KWIECIEŃ 1922 CENA 80 MKP.

Konto czekowe P. K. O. 170044

ŻEGLARZ POLSKI

czasopismo miesięczne

poświęcone sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej

Rok wydania pierwszy | Nr. 4 | Kwiecień 1922

TREŚĆ NUMERU:

Redaktor odpowiedzialny W. GRIMSMANN.

Redakcja i administracja: Gdańsk, Brotbänkengasse nr. 14
Filja polska: Tczew, ulica Hallera nr. 17

Przedpłatę przyjmuje się przez filję polską w Tczewie przekazem poczt. lub wpłacając na konto P. K. O. 170044 i wynosi rocznie mkp. 1000, półrocznie 500, kwart. 250. — Poszczególne zeszyty wysyłane będą abonentom pod opaską.

Cena drobnych ogłoszeń 30 mkp. za wiersz nonparelowy, większe według umowy.

Rękopisy nadsyłać należy pod adresem filji polskiej w Tczewie, ul. Hallera nr. 17.

Skład dla sprzedaży w handlu księgarskim (pojedyncze numery) WARSZAWA KSIĄŻNICA POLSKA, Nowy Świat 59 i jej filja we LWOWIE, ulica Czarnieckiego 12. Sprzedaż w GDAŃSKU: Księgarnia Towarzystwa „RUCH". Rynek Kaszubski 21 i księgarnia R. CZARLIŃSKIEGO, Töpfergasse 19

Ukazuje się 6-go każdego miesiąca **Żądać w kioskach na dworcach kolei polskiej**

Od wydawnictwa.

Od 1-go maja począwszy „ŻEGLARZ POLSKI“ ukazywać się będzie zeszytami, zawierającymi od 24 do 32 stron in 4^{0}, w zwiększonym nakładzie. Zwiększenie zeszytów, jak również zwiększenie o przeszło 60 procent kosztów pracy drukarskiej i papieru drukarskiego, powoduje zmianę warunków prenumeraty.

Nadal wynosić ona będzie: rocznie mkp. 1000, półrocznie mkp. 500, kwartalnie mkp. 250.

PP. dawni prenumeratorzy półroczni i 1-go kwartału dopłacają mkp. 80, roczni mkp. 400. Dopłata dotyczy, w prenumeracie półrocznej i kwartalnej otrzymania numeru 6-go, w rocznej 7-go i następnych.

Wobec bliskiego wyczerpania nakładu pierwszych trzech zeszytów, zostaną one ze sprzedaży pojedyńczej wycofane i będą nadal wysyłane tylko w prenumeracie rocznej i półrocznej.

Po przebyciu równonocy wiosennej.

Słońce przeszło nareście do półkuli północnej nieba i szybko się wznosi z każdem dniem coraz wyżej. Wiosna zwycięża. Niech trwają jeszcze chwilowe chłody a nawet mrozy. Światło z jego siłą ożywczą, ogrzewającą i odradzającą, spędza z oblicza kraju resztki chłodów i mroków zimowych.

Jesteśmy dobrej myśli i sądzimy, że i we wiośnie Polski Odrodzonej przebytem jest nareszcie punkt rownonocy i że światło nad mrokiem i w naszym życiu narodowem nadal już bezwzględnie zapanuje.

Nas obchodzą przedewszystkiem objawy dotyczące żeglugi.

Zwracając się po raz pierwszy wstecz do czterech punktów, wytkniętych przez nas w nr. 1 „Żeglarza Polskiego“ z przyjemnością konstatujemy postęp w każdym z tych kierunków. Postęp nieznaczny, ale wyraźny i pewny. Zaczniemy z pewnych przyczyn od punktu końcowego, czwartego, mianowicie dróg wodnych wewnętrznych i żeglugi śródlądowej.

Nastąpiła nareszcie tak długo oczekiwana likwidacja żeglugi państwowej na drogach wodnych wewnętrznych. Założonem zostało Towarzystwo Zjednoczonej Żeglugi, przy udziale banków Handlowego w Warszawie i Banku Krajowego, które przejęło najwięcej się nadające do eksploatacji statki Żeglugi Państwowej. Tej nowopowstałej większej organizacji żeglugowej przesyłamy nasze najserdeczniejsze: „Szczęść Boże!“.

Spodziewamy się że towarzystwo nowopowstałe, nie posiadające monopolu żeglugi, a mające na widoku cele dalsze potrafi z jednej strony spotęgować ruch na rzekach naszych, z innej strony nie będzie goniło za chwilowymi olbrzymiemi zyskami na tle powojennego braku taboru rzecznego. Dziś jest już pewna, że wygra ten, kto stawia na dalszą metę szerząc fundament pod swą pracę, a wspierając przez to nie tylko siebie ale i przedewszystkiem Rzeczpospolitą, która dziś tyle naszego wspólnego wsparcia potrzebuje.

To też spodziewamy się, że z jednej strony, miast dniówek szyprom i opłacania nieczynnych urzędników, przyjdzie gorączkowy ruch ludzi zainteresowanych w jaknajwiększej wydajności własnej ich pracy, lecz że też z innej strony towarzystwa prywatne, przedewszystkiem Zjednoczona Żegluga Prywatna (niech wolno nam będzie użyć tu tej nazwy) będą utrzymywały stawki przewozowe na poziomie najniższym z możliwych.

Odciąży to nadmiar ładunków od naszych kolei.

Podniesie znaczenie dróg wodnych wewnętrznych; zwiększy ruch na nich do najdalszych możliwych dziś granic.

Wywoła przewóz wodą takich towarów, których przewóz w przeciwnym razie niebyłby możliwym.

Wywoła konieczność budowy silnikowców i berlinek, a więc odmłodnienie i udoskonalenie środkami krajowemi istniejącego taboru.

Od większego towarzystwa oczekuje naród Polski większego podporządkowania się potrzebom całego kraju, a zarobku tylko tempem i wielkością obrotu. — Sądzimy, że dążąc w tym kierunku Towarzystwo Zjednoczonej Żeglugi, stanie się jednem z najpopularniejszych w kraju, w krótkim czasie przyciągnie do siebie liczne drobne kapitały i odegra pierwszorzędną rolę w uruchomieniu przemysłu naszego, któremu brak i kosztowność przewozów w kraju uniemożliwia konkurencję z zagranicą.

Drugim objawem, znamiennym w życiu naszej żeglugi wewnętrznej jest mianowanie p. M. Wojtkiewicza głównym inspektorem nurtu. W objawie tym, nadzwyczaj dodatnim, rokującym poważne i bardzo cenne skutki rozróżniamy dwie strony a mianowicie 1) stworzenie nowego resortu, mającego za przedmiot ruch żeglugowy a nie regulację na lata całe rozliczonę i 2) osobę p. M. Wojtkiewicza, którego idee, dotyczące usprawnienia

Wisły i zastosowania no niej żeglugi nocnej są dość szeroko znane. W tym wypadku jednak wyraźnie urząd powstał ze względu na osobę inż. Wojtkiewicza i pierwszy główny inspektor dróg wodnych polskich otrzymuje w ten sposób jako naczelnego pracownika warsztatu—tego, kto go sprojektował. To też oczekujemy wcielenia stopniowego w życie udoskonalenia wytyczania szlaku wodnego, sygnalizacji nocnej, zaś przy niskiej wodzie — przebagrowywania najpłytszych mielizn. Oby środki stawiane do dyspozycji głównego inspektora uurtu chociaż w części odpowiadały stojącym przed nim poważnym zadaniom!

W punkcie trzecim—budownictwa okrętów, wprawdzie nie uczyniliśmy żadnego samodzielnego kroku, jednak straciliśmy pewną poważną przeszkodę. Oto stocznia gdańska — „Danziger Werft“ przestaje być administrowaną przez Gdańsk i przechodzi w ręce kapitału angielsko-francusko-włosko-polskiego. Udział polski ma być nikły; jednak przejście byłej pruskiej stoczni w ręce kapitału neutralnego jest dla przyszłego naszego budownictwa okrętów zjawiskiem ułatwiającym, usuwającym pewne niezdrowe opory.

W punkcie drugim — w sprawie portów sytuacja się niezmieniła. **W Gdańsku** przyznano nam niektóre budynki w porcie. W ostatniej chwili otrzymaliśmy wiadomość że monopol pewnej berlińskiej firmy w wolnym obwodzie Nowego Portu został nareszcie faktycznie złamany, zaś firmy polskie otrzymają chociaż część słusznie się im należącego miejsca składowego. **W Gdyni** budowa w okresie zimowym naprzód się nie posuwała. Projekt portu **w Tczewie** o tyle przyjmuje realniejsze kształty, że jest on potraktowany w zasadniczym projekcie „Syndykatu budowy kanału Śląsk-Gdańsk“ jako nieodłączna część składowa. „Sea-lewel kanal“ z Gdańska do Tczewa figuruje w profilach kanału, załączonych do prospektów angielskich syndykatu. Najlepszym zwiastunem bliskiego rozpoczęcia operacji finansowania przedsiębiorstwa kanałowego przy dominującym udziale kapitałów amerykańskich jest gwałtowne i nerwowe bagatelizowanie sprawy przez prasę gdańską niemiecką, gdy jeszcze miesiąc temu wzywano w niej ażeby jaknajprędzej do budowy kanału węglowego z naszej strony przystąpiono. A więc połapano się co się święci i zawczasu zarządzono odwrót.

W punkcie pierwszym — również widzimy pewien postęp. Z ironią, która chociaż dziecinna, jednak zawadzić musi niemile o ucho Polaka, szczególniej zamożniejszego, a niezbyt żeglugę naszą popierającego, rozpisywały się gazety niemieckie po zatonięciu małego drewnianego parowca „Kraków“, iż Polska w ten sposób straciła 66% swej całkowitej floty handlowej. „To jest wielka strata dla polskiej marynarki“ — naigrawały się pióra przyjacielskie naszych najdroższych. Otóż 30 marca odbyło się poświęcenie parowca stalowego „Wisła“, należącego do tegoż towarzystwa co „Kraków“, a posiadającego pojemność dwa razy większą. Statek nazajutrz odpłynął do Anglji. Towarzystwo jest bliskie kupienia drugiego statku. Szczęść Boże!

Do spraw tych spodziewamy się znowuż wrócić, gdy słońce będzie stało wysoko na niebie, na przełomie wiosny i lata.

Tylko więcej zainteresowania się sprawą żeglugi wewnątrz kraju! Więcej chęci wiedzy!

'Navigare necesse est. *Żegluga należy do rzeczy koniecznych.*

Dawne bandery polskie na morzu.

W Paryżu we wspaniałych budynkach Luwru, obok najbogatszych zbiorów Muzeum Sztuk Pięknych i Starożytnych mieści się też znane, obszerne Muzeum Marynarki, zajmujące całe górne piętro gmachu. W tem Muzeum, między mnóstwem okazów dawnych i nowoczesnych, rysujących rozwój marinarki wszechświatowej, znajdują się też przedmioty, żywo interesujące każdego Polaka , zdaje się, bardzo mało znane w Polsce. Aby zaznajomić szerszy ogół społeczeństwa polskiego z temi zabytkami przeszłości marynarki polskiej, niech mi wolno będzie podać opis tego, co się mieści w Muzeum, a dotyczy naszej byłej marynarki ojczystej, powstającej obecnie na nowo na falach Bałtyku.

W sali Muzeum marynarki średniowiecznej, na ścianie, obok okna wisi wielka tablica, zawierająca kolorowe rysunki bander ówczesnej marynarki całego świata. Śród najrozmaitszych chorągwi narodowych morskich wszystkich państw, we wszystkich częściach świata, oko Polaka z zadowoleniem i dumą widzi też rysunki i naszych dawnych bander marynarki wojennej i handlowej. Tych bander jest na tablicy trzy handlowe i jedna królewska wojenna. Napisy przy nich, w języku holenderskim, głoszą, co następuje:

Nr. 99 Poolse konings Vlag.
Nr. 100 Poolse Vlag van Heiligena.
Nr. 102 Poolse Vlag van Dantzig.
Nr. 103 Poolse Vlag van Elbing.

Tablica ma numer muzeum 850 i zatytułowana jest też po holendersku:

„Nieuve Tafel van al de Zee Vaarende Vlagge des Weerelts toto Amsterdam By Cornels Dantzkerts op des Nieuwendych atlas in den Atlas met Privilegi.

Francuski napis na tej tablicy głosi: (pisownia oryginału).

„Table des Pavillons Ruil on arbore dans toute les Parties lu Monde Comme Consernant la Marinne“ (140 pavillons).

Daty na tablicy nie ma, ale z pisowni i wykazanych bander państw wynika, że zestawioną była w wieku mniej więcej siedemnastym.

Z powyższego widać, iż Holendrzy, którzy podtrzymywali stałe stosunki handlowe morzem z Polską, uważali miasta Gdańsk, Elbląg i Heiligenę za polskie miasta portowe i bandery ich, które u każdego z nich były inne, liczyli jednakowo za polskie, i jako takie umieszczali śród innych bander w wydawanych przez siebie atlasach i tablicach morskich.

Te tablice atlasów holenderskich zostały nabyte w swoim czasie przez Muzeum Marynarki w Paryżu i znajdują się tam obecnie. Znane są jako porty byłę polskie miasta Gdańsk i Elbląg. Ale o mieście portowem polskiem Heiligenie w historji mogłem znaleźć dotychczas tylko wzmiankę w dziele Kalinki „Sejm Czteroletni“. Na str. 262 i 288 tomu 2, z powodu rokowań o traktat handlowy między Polską, Anglią i Prusami, wspomina on, iż handel morski mógłby odbywać się, oprócz Gdańska i Torunia też i przez położoną u ujście rzeki Świętej (Heilige) przystani między Połągą i Lipawą, gdzie dawniej istniała kompania angielska. Sto lat temu, pisze Kalinka, Szwedzi zasypali ujście tej rzeki i handel ustał, ale nie trudno ją oczyścić. Na str. 262 też o tem miejscu wspomina.*)

Z drugiej strony, w Prusach Wschodnich na brzegu zatoki Świeżej w 50 kilometrach na północno-wschód od Elbląga, znajduje się u ujścia rzeczki miasto Heili-

genbeil. Po polsku na jednych mapach to miasteczko nazywa się Świętomiejsce, a na innych Święta Siekierka. Lecz sądząc z bander tej Heiligeny, pomieszczonej w holenderskim atlasie, a która jest powtórzeniem kurlandzkiej (biały orzeł w czerwonym polu), wypada, że tym portem była przystań, utworzona ujściem rzeki Świętej na brzegu Kurlandji, a nie obecna Heiligenbeil w Prusach Wschodnich. Bandera Królewska wojenna jest przedstawiona na tablicy w amarantowem polu ręka trzymająca szablę. Rękaw niebieski (patrz zeszyt I Bandery Polskiej) Bandera Gdańska przedstawia w czerwonem polu dwa białe krzyże, a nad nimi złota królewska korona, nadana banderze miasta przez królów polskich.

Bandera Elbląga przedstawia banderę polską, ale z dodatkiem krzyża, t. j. dwa pasy poziome: biały na górze, czerwony na dole, na których mieści się krzyż połowa którego na pasie białym jest czerwoną, a druga połowa na pasie czerwonym jest białą.

Bandera Heiligeny, jak wspomniałem wyżej, na czerwonem polu biały polski orzeł.

K. Biergiel, wice-admirał.

J. Klejnot-Turski.

Nasz Bałtyk.

— W narodzie polskim, a szczególniej nawet w warstwach jego oświeconych, panuje, niestety, przekonanie, iż Bałtyk jest jakimś morzem gorszego gatunku, czemś w rodzaju nawpół słodkiego jeziora, które nie może dać ani wystarczająco silnych wrażeń, ani dość ciepłej i słonej kąpieli morskiej, a barwy wód jego są za mało czyste, za mało piękne, by iść w zawody z kolorami widzianemi w Abbazji, na Krymie, a nawet na wydmie Helgolandu.

— Ciężkie i niepewne zadanie ma ktoś, kto zrósł się od dzieciństwa z bladą, lecz rodzimą tonią swego Bałtyku, — wmawiać tym, którzy traktują morze jako wannę, lub jako poetyckie piekło, lub jako tło do obrazu, — iż morze pięknem jest — każde w swoim rodzaju, a dla każdego, kto nie jak wieczny tułacz, nieszczery względem siebie i innych, przebiegł świat cały i zatęsknił za niebytem, lecz kto się przywiązał do swojej przyrody, do swoich rzeczy nie w sensie doczesnej własności, dla tego i morze jest najpiękniejszem swoje, rodzime, z którem związane jest jego życie, a nadal związanem będzie i życie zbiorowe jego narodu.

— Nikomu już dziś do głowy nie przyjdzie, ganić równiny, pagórki i kępy wielkiej równiny polskiej, malownicze Karpaty i Tatry, zaś przoduje w tem uwielbieniu ojczystego krajobrazu i świeci nam przykładem wieszcz narodu naszego Mickiewicz w swych znanych słowach:

„Litwo, ojczyzna moja, ty jesteś jak zdrowie,
Ile cię cenić trzeba, ten tylko się dowie
Kto cię stracił."

Każdy Polak dziś rozumie, że nie należy ciągnąć taksujących porównań ani niekorzystnych, ani korzystnych między krajobrazem ojczystym a krajobrazami obcemi, gdyż nie ma takie porównanie wartości i świadczyć może jedynie o zaniku u danej osoby zdrowej, z gleby idącej tradycji narodowej. Dlatego nie porównujmy naszego Bałtyku ani z płytkim, ciepłym i malowniczym Adrjatykiem Trjestu i Wenecji, ani z jednostajną, pozbawioną wysp wanną ciemno-niebieskich wód Morza Czarnego, ani z płytkim, mglawym i burzliwym morzem Północnym, tylko **poznajmy wpierw nasze morze,** nie dajmy się utrwalić błędnym zdaniom, któreśmy sobie o nim wyrobili.

— Są, otóż, Polacy, którzy to morze znają i na których duszy wywarło ono wpływ przepotężny, a chcąc poznać duszę tych naszych rodaków, musimy poznać morze.

— Tymi znającymi, a mającymi we krwi to nasze morze Polakami są Kaszubi nadmorscy. Myli się ten, kto sądzi, że **główna** różnica tej odrębnej gwary naszej od głównego pnia polskiego jest językowa, lub nawet plemienna. Odmienność tych beloków, albo grebych Kaszubów i dochów stanowi przeważnie ich obcowanie z żywiołem, który wywiera przepotężny wpływ na duszę ludzką. Kto przyjrzy się dokładnie charakterowi Kaszuby, przekona się, że mamy tu do czynienia z typowym charakterem Lechity, zmienionym przez to, że wieki całe siedział w bezdrożnym kącie nad wspaniałą drogą ludów żeglujących — morzem. Ten sam optymizm i barwność wyobraźni, miękkość i wrażliwość duszy, obrazowość języka i fantazja, jakie charakteryzują lud polski na całym obszarze Rzeczypospolitej. Niech ktoś zajrzy w twórczość Jarosza Derdowskiego, a znajdzie poza wpływami Mickiewicza i Kraszewskiego potężny zdrój ludowych pierwiastków kaszubskich, tak znanych i zrozumiałych każdemu, kto ma duszę Polaka.

— Jednak, kto spojrzy na twarze typowo lechickie wielu ludzi z półwyspu, tych ciemnych blondynów a bladych brunetów, odbijających jaskrawo od Niemców z osady Hel, jasnych blondynów, niemal albinosów, z włosami koloru lnu, ten jednak zaraz dostrzeże i pewną odmienność Kaszubów nadmorskich od naszego typu lądowego.

— Mała ruchliwość ciała i wzroku, przedwczesne zmarszczki w kątach oczu na skroniach młodych jeszcze mężczyzn, nieruchliwość twarzy, a w charakterze — upór, oszczędność, ostrożność, ale i skłonność do handlu, są to cechy przeważnie nabyte przez obcowanie z morzem. Widzimy stąd, jak głębokie zachodzi nieporozumienie, gdy ktoś, przybywający do takiej wioski nadmorskiej z głębi kraju doszukuje się w wyżej wspomnianych cechach charakteru Kaszuby objawów odmienności jego, lub skrajnego zniemczenia, gdy to są tymczasem **same wpływy morza,** — i nie powiem, żeby były ujemne.

Już z tego względu warto jest dokładniej poznać nasz Bałtyk, — a pogłębić jego wpływ, sięgający, niestety, jeszcze zbyt płytko w zbiorową duszę narodu naszego. Bliski co do wielkości rozmiarów Państwa naszego, dziś znowuż jednego z największych w Europie (nie licząc wschodnich równin rosyjskich), pozwala on stykać się bezpośrednio na drodze handlu morskiego z większością naszych sąsiadów, a dalej, w taki sposób

---

X. str. 262 Sejm Czteroletni t. II.

„Zwrócił uwagę p. Bukaty, (poseł polski w Anglji) ministra Pitta, że i bez pośrednictwa Prus możnaby zawiązać pewien stosunek handlowy między dwoma państwami (Polską i Anglją), że między Połągą a Lipawą ujście rzeki Świętej tworzy przystań do której przed stoma laty zawijały okręty angielskie, że w XVII w. istniała tam kompanja angielska i dopiero gdy Szwedzi przystań Świętej zasypali, kantor ten opuściła, lecz, że oczyszczenie przystani nie byłoby trudnem. Odrzekł Pitt, że nie trzeba podnosić na teraz tej sprawy i owszem roztropnie jest w ciągu negocjacji zamilczeć zupełnie o Świętej".

Str. 288, tamże „mówił dalej Pitt, jakie były dawniej stosunki handlowe między Anglją i Holandją, a Polską. Mieliście mały port na morzu bałtyckiem w pobliżu rzeki, która się nazywa, jeżeli się nie mylę, Święta. Ten zaszedł mułem przed stoma laty mniej więcej i nie ma powodu go żałować. Macie natomiast wewnątrz kraju kilka miast, w których negocjanci holenderscy i angielscy trzymali b. znaczne składy......... Rozważałem na mapie położenie Kowna i Merecza..........."

bezpośredni z całym światem, prócz Czech, Szwajcarji, Węgier, Paragwaju i Abisynji, — nielicznych krajów, nieprzytykających do morza.

Obyśmy jak najprędzej korzystać nauczyli się z wyjścia na świat, które ustrzegli nam od nożyc Drangu nach Osten wytrwali Kaszubi. Cześć im za to!

Wielkość i kształt Bałtyku.

Bałtyk dla stosunków przestrzennych Europy jest morzem wielkiem, licząc około 407 tys. km. kwadratowych powierzchni, — przewyższając powierzchnię państw włoskiego i brytyjskiego, a również nieznacznie przewyższając Rzeczypospolitą Polską. Jest on jako całość morzem najwięcej rozczłonkowanym wśród mórz nietylko Europy, ale i całego świata, co rzuca się w oczy każdemu, kto spojrzy na globus: rzuca się w oczy zajączek z ogromnym uchem — zatoką Botnicką, — pyszczkiem, zwróconym na wschód, zatoką Fińską i orzechem w łapkach — zatoką Ryską. Posiada on jeszcze niemały ogonek w postaci Kategatu. Takiego rozczłonkowania na wielkie zatoki w ten sposób, że dla właściwego morza prawie nic nie pozostało, nie spotykamy gdzieindziej; wskutek tego Bałtyk okazuje się dla swej wielkości niezmiernie rozciągły jak w kierunku równoleżnikowym z zachodu na wschód, — na całych 19 stopni, co wynosi około 1200 km, tak również w kierunku południkowym, od południa ku północy — o 12 stopni szerokości, co wynosi przeszło 1300 km.

Naturalne rozczłonkowanie i wyspy.

Właściwy Bałtyk — to bardzo wydłużony równoległobok stojący a pochyłony nieco ku północno-wschodowi. Jego północną krótką stronę stanowi pomost wyspowy alandzki między Szwecją a Finlandją, południową stronę zaś brzeg pomorski od Rugji aż do mierzei kurońskiej.

O ile zatoki Bałtyku w kształcie **półwyspów wody** głęboko wrzynają się w ląd, o tyle niema na nim większych półwyspów lądu, a ten ostatni ze wszech stron zwartymi masami obstąpił to morze. Jedynie południowa Szwecja tworzy jakby półwysep, — kraj ten nazywa się Skanja, a rzadko jest jako półwysep traktowany, gdyż stanowi tylko południowe zwężenie potężnej masy półwyspu Skandynawskiego.

Osobliwością południowo-wschodniego Bałtyku są dwie mierzeje — Kurońska i Wiślana, oraz jeden hak, czyli wąski piaszczysty półwysep — Helski — który jako hak jest bardzo wielki, ale jako półwysep jest niesamodzielny, geologicznie nadzwyczaj młody. Te trzy mierzeje-haki zawdzięczamy skombinowanemu działaniu 1) rzek, wynoszących potężne ilości piasków, i 2) prądów morskich, równoległych do brzegu, spotykających się z wodą rzeczną i wyrównywujących osadzane piaski na pewnej linji.

— Natomiast wysp, — większych i mniejszych, jest na Bałtyku bardzo wiele, zaś najmniejsze skaliste wysepki przy brzegach szwedzkich i fińskich są liczone na tysiące.

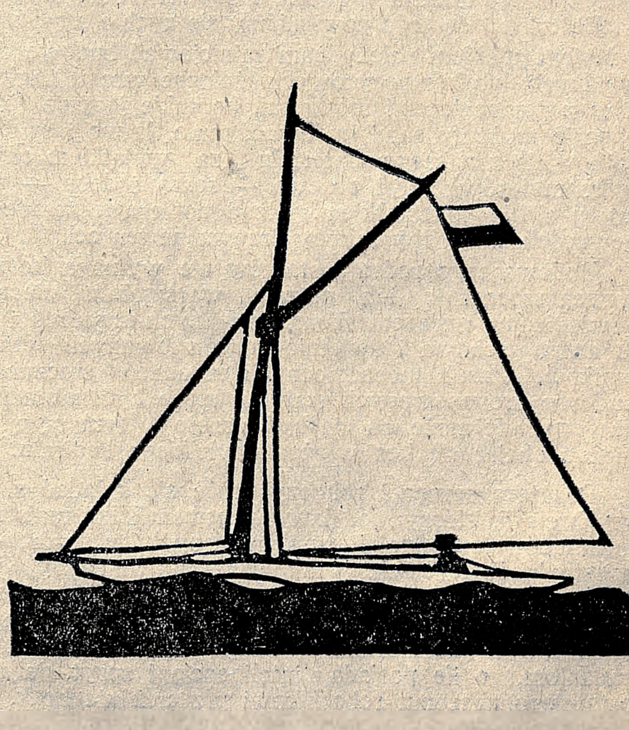
— Zaczynając od zachodu, spotykamy zaraz przy wejściu kilka wielkich wysp duńskich, największa z których jest wyspa Zelandja, czyli „ziemia wyspowa", gdyż dla stosunków bałtyckich jest wielka, a jednocześnie stanowi jakby tylko wielki szmat ziemi, nieznacznie, miałką cieśniną oddzielony od lądu.

Odrębna zupełnie od tych wysp duńskich jest wyspa Bornholm, stanowiąca granitowy blok, przypominający raczej środkową Szwecję. Wyspy szwedzkie — Gotlandja, leżąca pośrodku właściwego Bałtyku, oraz wyciągnięta wzdłuż brzegu szwedzkiego Olandja, czyli „wyspowa ziemia" — składają się już z znacznie młodszych niż granit Bornholmu wapieni. Takież osobliwości fizycznego składu wykazują wyspy estońskie, położone liczną grupą pomiędzy wejściami do zatok Ryskiej i Fińskiej. Największa z nich — Ozylja, po estońsku Saaremaa, co również oznacza „wyspową ziemię" odznacza się nawet florą „wyspową", odmienną od flory Estonji, między innemi rośnie tu dziko modrzew na wschodnim brzegu Bałtyku w dzikim stanie nieznany. Dalej ku północy leży Dago, czyli „duńska wyspa" z pięknym wysokim przylądkiem Dagerort, fantastycznie opisanym przez powieściopisarza węgierskiego Maurycego Jokay'a w powieści p. t. „Wieża na Dago". Między temi większemi wyspami a lądem leżą mniejsze nizinne wyspy Moon i Worms.

— Na zatoce fińskiej godną jest wymienienia leżąca w środku jej najszerszego miejsca niewielka, ale bardzo wysoka i malownicza ——wyspa Hogland. Z większych wysp pozostaje jeszcze tylko wymienić wyspy Alandzkie, zagradzające wejście do zatoki Botnickiej, a słynne swojemi dębowemi gajami, utrzymującymi się w tej szerokości dzięki łagodzącemu wpływowi morza.

— Przy końcu słów kilka o tych tysiącach wysepek, przeważnie granitowych, okalających brzegi Finlandji i Szwecji prawie nieprzerwanym pasem. Noszą one nazwę szker, (pisze się Skjär) i są często otoczone głęboką wodą. Żegluga między takiemi wyspami jest bardzo przyjemna i przy znajomości dojazdów — bezpieczna. Tu nigdy niema większej fali, a jachtsmen podróżujący na małym żaglowym jachcie nie musi walczyć uciążliwie z falą, nawet przy dość silnym wietrze, gdyż wszędzie między wyspami za mało jest swobodnych przestrzeni, ażeby mogła się wytworzyć większa fala. Przy samych tych wysepkach często jest odrazu głęboko, a wysepki nieraz mają zaledwie kilkanaście kwadratowych metrów powierzchni, przy paru metrach wysokości nad wodą. Żegluga sportowa w takich wodach przedstawia niewysłowiony urok prawdziwej zawodowej sztuki z wymijaniem przeszkód, a jednocześnie bez stałej, jednostajnej walki z żywiołem, szczególniej uciążliwej dla jachtów, z powodu obciążenia kilowego źle wyskakujących na falę i słabo wyposażonych w załogę. To jest najważniejsza przyczyna, dlaczego wody szkerowe są nadzwyczaj ożywione małą żeglugą, szczególniej sportowcy na swych jachtach żaglowych chętnie płyną tą spokojną drogą między wysepkami, która się ciągnie nieprzerwanym prawie pasem od Bjoerke-Sundu przy brzegu fińskim między Wiborgiem a Piotrogrodem, wzdłuż brzegów Finlandji i Szwecji aż do Kalmar-Sundu między wyspą Oland a szwedzkim brzegiem.

(Ciąg dalszy nastąpi.)



Jakie statki morskie możemy budować.

Potrzebujemy własnej floty handlowej morskiej, przez nas i z naszego materjału zbudowanej.

Wychodząc z tego twierdzenia, słuszności którego nikt chyba nie podejmie się przeczyć, chciałbym wskazać skąd moim zdaniem ma wyjść prywatna inicjatywa w zapoczątkowaniu naszej floty handlowej.

Przy obecnym ciężkim stanie naszej gospodarki państwowej, przesileniu przemysłowem, i światowej stagnacji handlowej, nie możemy marzyć o zapoczątkowaniu i rychłym rozwoju poważniejszej polskiej żeglugi morskiej, jak również i przemysłu okrętowego.

Nawet gdyby te niepomyślne czynniki nie istniały i nasz stan ekonomiczny był normalniejszy, to i wtedy napotkalibyśmy przy budowie swojej floty na poważne trudności, a przedewszystkiem na niedostosowanie naszego przemysłu do potrzeb stoczni w walcowanych profilach, różnych maszynach, pomocniczych instalacjach. Bo przecież stocznia sama nigdy nie buduje statków od A do Z, tylko wciąga do współpracy cały szereg poszczególnych firm i zakładów z branży mechanicznej, elektrotechnicznej i innych.

Więc jeżeli chcemy budować statki wyłącznie własnemi siłami, a nie sprowadzać wszystkiego albo prawie wszystkiego z zagranicy, to nasz przemysł powinienby zastosować się do potrzeb okrętownictwa i żeglugi, a to mogłoby nastąpić tylko z biegiem czasu, po kilkunastu latach.

To są trudności, z których każdy rzeczoznawca zdaje sobie sprawę, a w dodatku dołącza się jeszcze brak fachowców, słabe zainteresowanie sie sfer handlowo-przemysłowych i całego społeczeństwa sprawą naszej żeglugi morskiej.

Nie znaczy to jednak, że musimy zupełnie zrezygnować z korzyści, które możemy mieć, posiadając własny brzeg morski. Bynajmniej! Musimy tylko zacząć od najskromniejszego i od tego, czemu w obecnych warunkach możemy podołać.

A więc ograniczyć się tylko żeglugą bałtycką, i na nią skierować swoją uwagę, bo nasze interesy handlowe przedewszystkiem zmuszają nas do ożywionych stosunków z państwami nadbałtyckiemi łącznie z Rosją, która już niezadługo prawdopodobnie stanie się znów wielką odbiorczynią. Nam niezawodnie zależy na wzięciu czynnego udziału w ruchu, który wówczas zapanuje na Bałtyku, i do tego powinniśmy się rychło szykować.

Mojem zdaniem należy nam zainicjować budowę drewnianych, lub kompozytowych (żelazne wręgi) żaglowców z pomocniczemi motorami, bo takie jedynie statki obecnie możemy sami budować, tanio, łatwo i szybko, całkowicie z naszego materjału (za wyjątkiem chyba tylko motorów), gdyż drzewa — sosny i dębu — mamy u siebie podostatkiem. Rząd popierając tę ideę z pewnością ułatwiłby zakupy drzewa na ten cel.

Budowa tego rodzaju statków nie wymaga kosztownych stoczni z ich płazami, warsztatami, piecami, dźwignicami, tysiącem skomplikowanych urządzeń i całą armją fachową i świetnie zorganizowanych pracowników. Zasób mechanicznych urządzeń stoczni dla budowy proponowanych statków może być minimalny, nawet wcale może ich nie być, przeto w tym wypadku można obejść się bez włożenia wielkiego kapitału.

Pozatem personel roboczy może się składać z naszych cieśli, którzy, pod kierownictwem kilku majstrów fachowców ewentualnie sprowadzonych z którego z państw nadbałtyckich, znakomicie wywiązaliby się z zadania. Z własnej praktyki przekonałem się że cieśla, nigdy przedtem nie pracowawszy przy budowie statków, potrafi pod kierunkiem fachowca sprostać nowym zadaniom, o ile posiada inteligencję i spryt, a tego ostatniego naszemu robotnikowi przecież nie brak.

Tak samo nie widzę trudności przy innych robotach, jak ożagleniu, instalacji motorów etc., a również co do wyższego personelu inżynierskiego.

Co do eksploatacji tych statków, to ich zalety najlepiej się mogą uwydatnić właśnie w obecnych warunkach żeglugi na Bałtyku, gdzie ona nosi charakter tramp'owy tj. nieregularny, okazyjny, kiedy statek często bywa zmuszony przejść bez ładunku z jednego portu do drugiego. Żaglowiec w tym wypadku ma tą dobrą stronę, że niezużywa paliwa, lub bardzo mało. W Niemczech od dwóch lat oceniono ten charakter żeglugi i tam już wybudowano i buduje się znaczna ilość żelaznych motoro-żaglowców o małej i średniej pojemności.

Jedynie zdaje się co można zarzucić temu projektowi jest to, że żaglowce, a tembardziej drewniane nie są nowoczesnym środkiem lokomocji morskiej, że trzeba nam parowców, a nie jakichś tam średniowiecznych żaglowców. Słusznie, potrzebujemy parowców! Ale obecnie możemy je tylko **kupować** u codzoziemców, przepłacając na walucie, a **budować** je będziemy mogli dopiero po kilkunastu albo i więcej latach, jak wyżej wywodziłem. Do budowy zaś całej flotyli żaglowców możemy się zabrać natychmiast, byle tylko przedsiębiorczość prywatna poszła w tym kierunku, mojem zdaniem, jedynie konsekwentnym i wskazanym. Co do wyboru pomiędzy drewnianemi a żelaznemi motorożaglowcami, to te same trudności natury technicznej i ekonomicznej oddają na razie pierwszeństwo drewnianym. Co zaś do nowoczesności żaglowej komunikacji, to wystarczy chyba powyższej wzmianki o budowie tych statków przez Niemców, i przypomnienia o tych olbrzymich drewnianych żeglowcach, których ogromną ilość zbudowali Amerykanie podczas wojny światowej dla zaspokojenia gwałtownej potrzeby transportowej przez Ocean. Trzeba tu jeszcze zaznaczyć, że taka flota żaglowa jest najlepszą szkołą dla przyszłych kadrów większej marynarki handlowej, bo nie trzeba się łudzić, iżbyśmy mieli nadmiar fachowych i wyszkolonych marynarzy, dowodem czego może być skład załogi na „Gazoline“ na zaginionym „Krakowie“ i na niedoszłym „Piłsudskim“.

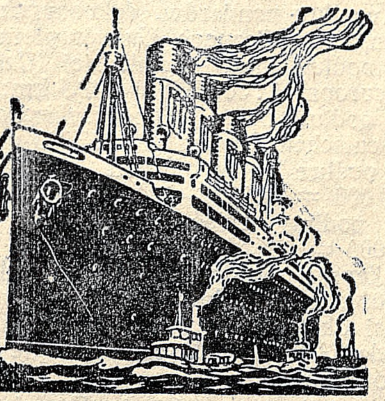
Przechodząc z kolei do bliższego omówienia typu projektowanych żaglowców, to uważałbym za wskazane wypracowanie przez rzeczoznawców kilku typów szkunerów, powiedzmy na 100—250—400 tonn nośności. Budowa mogłaby się odbywać serjami po kilka identycznych statków każdego typu, przez co dałoby się obniżyć koszta i skrócić czas budowy. Niektóre z tych statków należy przeznaczyć wyłącznie do transportu ropału, a więc odpowiednio sprojektować, inne do mieszanych ładunków. Motory dlań nadawałyby się jedynie typu „Glühkopf“ po 50—150 koni, coby dało tym statkom szybkość od 6—8 węzłów, bez pomocy żagli. Pozatem należy je zaopatrzyć w nowoczesne urządzenia dla szybkiego wy- i naładowania, manewrów portowych i balastu wodnego.

Posiadając już stocznie dla budowy drewnianych statków, nie zbywałoby nam na zamówieniach, bo mogłyby również zaspakajać potrzeby rybaków i sportowców, a już napewno nie byłoby tak niemiłych faktów jak budowa w Gdańsku owych pięciu kutrów dla Puzapu, za które rząd polski zapłacił bajeczne sumy, kiedy znacznie taniej tą samą budowę możnaby było przeprowadzić zarówno na polskiem terytorjum, jak i polskim robotnikiem. Nie bylibyśmy również zmuszeni kupować łódek sportowych, w Estonji albo jeszcze gdzie indziej (jak o tem była wzmianka w jednym z art. w Żegl. Pol.). Uważam za hańbiące, żeby Polska nie mogła się zdobyć na wybudowanie jakiegoś kutra, jachcika, motorówki lub wiosłówki.

Żeby mnie należycie zrozumiano, chcę na zakończenie dodać, że nie proponuję stworzenia jakiejś wielkiej

armady żaglowej. Niezaprzeczalnie trzeba tymczasem kupować jak się da najtaniej, różne niewielkie parostatki, jako zarodek przyszłej marynarki, lecz nie możemy sobie pozwolić na liczne takie zakupy, bo najmniejszy, najlichszy statek parowy kosztuje setki miljonów m. p. Budowę zaś owych żaglowców uważam za chwilowy środek, jedynie możliwy wobec taniości ich, dla pomnożenia tonażu naszej marynarki handlowej.

Wł. Gordziałkowski, inż.



O typ statku transportowego dla polskiej żeglugi śródlądowej.

Jest rzeczą ustaloną, iż w warunkach rzecznych holowanie jest ekonomiczniejsze, niż transportowanie w ładowniach statków z własnym napędem maszynowym. Ten ostatni rodzaj transportowców ma pewne znaczenie dla przewozu towarów pojedyńczych i osób tylko w stałej komunikacji między miejscowościami i wszędzie tam, gdzie warunki zezwalają na wielkie rozmiary i znaczne zanurzenie statków, jak np. w żegludze na rzekach i jeziorach Północnej Ameryki i na Wołdze. Na rzekach i kanałach polskich rola berlinki i osobnego holownika była i pozostanie dominującą.

Chodzi jednak o to, by utworzyć dla żeglugi na drogach wodnych polskich, a zwłaszcza dla transportu towarów na Wiśle taki typ berlinki, któryby wykorzystał jak najracjonalniej obecne i przyszłe warunki spławu i obrotu towarów. Takiego typu nie mamy. Berlinki, które pływały przed wojną na dolnej Wiśle, były przystosowane do warunków na rzekach i kanałach pruskich, które łączyły Wisłę ze Odrą i Łabą, dokąd zazwyczaj szedł transport produktów rolniczych ze Wschodu. Dla statków tych przyjęły się następujące rozmiary: długość 55 metrów, szerokość 8 m, wysokość 2 m, ładowność ich wynosiła przy 1,75 metrowym zanurzeniu około 500 tonn. Ruch na Wiśle środkowej i górnej był słaby, a statki, tam używane, służyć nie mogą jako wzór dla przyszłego typu transportowca polskiego.

Jeżeli szukać będziemy za wzorem na rzekach obcych, to uderzy nas, iż każda nieomal rzeka ma swój własny typ berlinki, różniący się od innych nietylko rozmiarami, ale zazwyczaj też formą zewnętrzną i urządzeniem wewnętrznem. Odmienności te nie zawsze dadzą się wytłómaczyć odmiennemi warunkami danej rzeki, lecz często polegają na tradycji, sięgającej średniowiecza. Konserwatyzm marynarzy, a zwłaszcza szyprów rzecznych jest znany. Budownictwo okrętów, traktowane dawniej jako rzemiosło, dziedziczyło się dla jednej rzeki czasami przez całe wieki w jednej i tej samej rodzinie.

Wobec różności typów obcych i z braku polskiego typu berlinki, przy ustaleniu własnego typu więcej niż inni uwzględnić winniśmy postępy nowoczesnej techniki w budownictwie okrętów. Sam wzgląd na zmniejszenie kosztów budowy nakazuje zastosowanie fabrykacji masowej i normalizacji części okrętowych. Budowa równoczesna kilku statków według jednego modelu zawsze wypadnie taniej, niż budowa każdego statku z osobna.

Kardynalne warunki, którym odpowiadać winna każda dobra berlinka, są następujące:

1) Jak najmniejsze zanurzenie statku w stanie nieobładowanym. Statek o najmniejszem zanurzeniu w stanie nieobładowanym będzie przy zastosowaniu równego budulca też najtańszy i będzie on w stanie wykorzystać najracjonalniej każdorazowy stan wody na rzece.

2) Z względu na ładowność pełne linje kadłuba, ale tylko tak dalece, jak na to zezwala wzgląd na dobre przyrządy sternicze i na mały opór kadłuba przy holowaniu. Przez dobre przyrządy sternicze tylko wtenczas osięga się należytą posłuszność statku, jeżeli forma rufy zezwala na dobry i swobodny dostęp wody do pióra steru. Smukłe kształty rufy wpływają też dodatnio na zmniejszenie oporu statku przy holowaniu.

3) Wytrzymała konstrukcja kadłuba okrętowego przy zużyciu jak najmniejszej ilości budulca. Tam, gdzie działają największe elementy wyginające, jak np. w środku statku, winny być i największe momenty wytrzymałości. Wysoki dziób i wysoka rufa, uzasadnione na statkach morskich, są u statków rzecznych zbyteczne.

4. Ładownie statku mają być tak urządzone, by ładunek mógł być nietylko dobrze i bezpiecznie umieszczony, ale też tanio i prędko załadowany i wyładowany.

Przy uwzględnieniu powyższych kardynalnych warunków odpowiedź na aktualne pytanie, któremu budulcowi dać u nas pierwszeństwo, czy żelazu czy drzewu, nie będzie trudna. Jest to sprawa czysto rachunkowa.

Obok typu berlinki dla przewozu różnych towarów rozwijać należy typy statków dla przewozu specjalnych towarów jak nafta, węgiel itp.

Inż. Fr. Fojut.

Rafa mew w zatoce Puckiej.

Zatokę Pucką oddziela od gdańskiej dosyć szeroka podwodna ławica, zbudowania z grubszego piasku zwana przez Kaszubów „ryfem mew". Ciągnie się ona od Rewy w kierunku północnym i łączy się z półwyspem Helskim na południe od Kuźnicy. Ławica zanurza się bardzo płytko pod wodą, grzbiet jej przebiega bowiem w głębokości od 0,1 do 1 m. Przy wietrze północnozachodnim wyłania się z wody jako podłużna, płaska wyspa i staje się wtedy siedliskiem morskiego ptactwa. Ztąd też jej nazwa. Przerywa ją w poprzek, 2 km. na północ od Rewy, zagłębienie, zwane „dypką", głębokości do 4 m., utworzone i utrzymywane sztucznie, celem umożliwienia przejazdu statkom, jadącym z Gdańska do Pucka. W drugiem miejscu, 1,5 km, na południowy wschód od Kuźnicy, znajduje się wąska rynna, głębokości poniżej 2 m., oddzielająca koniec „ławicy mew" od Helu. Południowo-wschodni stok ławicy spada dosyć stromo. Izobata 10 m przebiega w odległości 2 km. od jej grzbietu. Przeciwnie, po stronie północno-zachodniej, zatoka Pucka jest płytka, i jeżeli pominiemy głębię Kuźnicką (8,1 m), to nie dosięga głębokości 6 m.

Nasuwa się pytanie, w jaki sposób utworzyła się „ławica mew" i jakie mogą być jej dalsze losy.

Wybrzeże nasze, zbudowane z piasków, żmirów, iłów oraz wtrąconych u spodu pokładów węgla brunatnego, przedstawia materjał łatwy do zniszczenia. Zwłaszcza pokłady piasków różnej grubości i żwirów łatwo fala podmywa i unosi ze sobą. Wiatry panujące (45% zachodnich) przesuwają prąd wzdłuż wybrzeża pomorskiego ku wschodowi. Jedna z odnóg owego prądu dochodzi prą prawdopodobnie wody Małego morza od wybrzeża zachodnego ku wschodowi (por. St. Pawłowski: Nasze wybrzeże, „Ziemia", 1922: Charakterystyka morfologiczna wybrzeża polskiego, Poznań 1922). Jest również pewnem, że przy wiatrach wschodnich prąd, idący ze wschodu, pcha wody wzdłuż mierzei Wiślanej, wpada do Małego morza i tu skręca północy i północnemu wschodowi, przebiegając wzdłuż „ławicy mew" i przynosząc wielkie ilości piasków na wschodnie brzegi południowej części półwyspy Helskiego.

Utworzenie „ławicy mew“ jest związane genetycznie z powstanie zatoki Puckiej. Wiemy, że podłoże zatoki stanowi platforma, utworzone z lądu zatopionego i następnie zniszczonego. Przy powolnem obniżeniu lądu, morze wdarło się w głąb dolin rzecznych, przesywując brzegi „kęp“ ku zachodowi. Gdy z wygasającem obniżaniem nagromadziła się dostateczna ilość piasków na płytkiej platformie, rozpoczęły fale i prądy budowę wielkich ławic podmorskich. Prąd, idący wzdłuż wybrzeża pomorskiego przemieszczał wielkie ilości materjału z zniszczonej kempy Swarzewskiej czy ławicy Słupskiej i składał wzdłuż linji dzisiejszego Helu pod ochronę przylądka Rozewskiego. Równocześnie prąd, idący od południowego wschodu, przenosił drobny materjał z kempy Radłowskiej i Oksywskiej ku północy. W ten sposób rozpoczęła się budowa dwóch ławic o typie mierzei, prawdopodobnie z równoczesnem tworzeniem się kosy Helskiej (od Kuźnicy narastała stosunkowo szybko, lecz z cofaniem się przylądka Rozewskiego i ona musiała się cofać. O przesuwaniu się mierzei świadczy to, że brzeg między Rozewiem a Kuźnicą tworzy linję wklęsłą. Nadto ten odcinek półwyspu ulega częstym przerwom.

„Ławica mew“ jest również tworzącą się mierzeją, a nie zanurzonym wałem wydmowym, jak to się czyta w literaturze niemieckiej. Prądy, idące od wschodu i wzdłuż Kępy Oksywskiej, dostarczając wprawdzie mniej materjału do budowy, niż prąd, płynący na Wielkiem morzu od zachodu. Że jednak ławica mimo to narasta, świadczy o tem ciągłe zasypywanie „dypki“ i podnoszenie się z wody piaskiego półwyspu („Szpyrku“) koło Rewy.

Zatoka Pucka zamieni się w zalew, którego cechy już posiada. Przyszła „mierzeja mew“ jest zbudowana na szerokiej podstawie i nie jest wystawiona na bezpośrednie działanie silnych fal wielkiego morza. Dlatego pojawiły się nawet w prasie przedstawienia możliwości (por. Sadkowski: Możliwość osuszenia zatoki Puckiej) odcięcia zatoki Puckiej i zamiany jej na żyzne żuławy. „Ryf mew“ odgrywałby podówczas rolę potężnego molo, po którym mógłby nawet biedz kolej z Rewy do Jastarni. Samo jednak zasypywanie zatoki Puckiej i tworzenie się wału następuje bardzo powoli, głównie z powodu braku wielkich rzek, któreby uchodziły do zatoki Puckiej. Z tego względu zamysł osuszenia zatoki nieprędko zostanie zrealizowany.

S. N.



Długość wybrzeża polskiego.

Zapewne każdemu nasuwa się ciekawe pytanie, jak długie jest wybrzeże polskie.

Wybrzeże nasze rozciąga się od potoku, tworzącego granicę między Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem (Grenzfliess) i wpadającego między Sopotami i Kolibkami do zatoki gdańskiej, aż do ujścia rzeki Piaśnicy, która wypływa z jeziora żarnowieckiego i uchodzi do wielkiego morza.

Długość tę swierdzićby można tylko przez dokładne pomiary, wykonane zapomocą przyrządów mierniczych. Zanim jednak tego rodzaju pomiary dojdą do skutku, poprzestać musimy na pomiarach mniej dokładnych, bo wykonanych nie w naturze, lecz na mapie. Pomiary te dają nam tylko przybliżony obraz długości wybrzeża. Jednakże błąd, który popełnimy przez taki właśnie pomiar, nie jest zbyt wielki. Zależy to zresztą od sposobu wykonywania pomiaru i od samej mapy. Jak zobaczymy bowiem, im mapa jest wykonana w większej podziałce, tem pomiar daje wyniki dokładniejsze. Tak samo, im mniejsza jest rozwartość cyrkla, którą mierzymy długość wybrzeża, lub im wprawniej posługujemy się kółeczkiem mierniczem, które, przebiegając po linjach krzywych, pozwala obliczyć ich długość, tem lepsze i pewniejsze są liczby, które otrzymujemy.

W rezultacie więc długość wybrzeża polskiego wynosi (według pomiarów, dokonanych w pracowni: Instytutu geograficznego Uniwersytetu Poznańskiego):

1) podług mapy niemieckiej (Uebersichtskarte von Mitteleuropa) 1 : 300 000 = 142,5 km;

2) podług mapy (Topographische Uebersichtskarte des Deutschen Reiches) 1 : 200 000 = 143,45 km;

3) podług mapy (Karte des Deutschen Reiches) 1 : 100 000 = 144,033—144,188 km;

4) podług zdjęć stolikowych (Messtischblätter) 1 : 25 000 = 146,816—146,975 km.

Najlepsze zatem wyniki uzyskaliśmy z mapy 1 : 25 000, podług której długość wybrzeża polskiego wynosi okrągłe 147 km. Z tego na półwysep helski wypada 72,950—73,311 czyli okrągłe 73 km, t. j. 49,8 % całego wybrzeża.

— Jeżeli się zważy, że Francja posiada 3120 km granic morskich, czyli 59 % wszystkich granic, a Niemcy mają 1970 km granic wodnych, czyli 26 % wszystkich granic, to nie trudno zauważyć, że wybrzeże nasze nie stoi w żadnym korzystnym stosunku do całości granic Rzeczypospolitej (4 %). Morza mamy stanowczo zamało!

Józef Wenda.

Mapy niemieckie odnoszące się do zatoki gdańskiej

1) Mapa admiralicji niemieckiej nr. 62 z r. 1914, podz. 1 : 600 000. Na mapie zaznaczono: odchylenie igły magnetycznej od kierunku pn., niektóre głębokości, tu i ówdzie próbki dna zatoki. Wrysowane są trzy izobaty: 10, 20 i 100 m, mielizny i latarnie morskie. U dołu mapy znajdują się plany Nowego Portu i Piławy w podz. 1 : 50 000.

2) Mapa nr. 240 z r. 1907, w podz. 1 : 400 000. Na mapie zaznaczono: odchylenie igły magnetycznej od kierunku pn., niektóre głębokości i próbki dna zatoki, izobaty 10, 20, 40 i 100 m. Wrysowane są mielizny, latarnie morskie i inne znaki morskie. U dołu mapy znajdują się widoki schematyczne latarni morskich.

3) Mapa nr. 51 z r. 1903, w podz. 1 : 150 000. Zaznaczone jest odchylenie igły magnetycznej od kierunku pn., niektóre głębokości i próbki dna zatoki, izobaty 10, 20 i 100 m. Mielizny są dokładnie wrysowane i podane są głębokości. Następnie uwidoczniono latarnie morskie i inne znaki, służące do sygnalizacji. U dołu mapy znajduje się plan Nowego Portu w podz. 1 : 15 000, i plan Piławy w podz. 1 : 20 000, a obok widoki wież Gdańska, widok Nowego Portu i latarni przy osadzie Hel.

4) Mapa nr. 29 z 1898. r., w podz. 1 : 75 000. Mapa przedstawia zachodnią część zatoki gdańskiej. Zaznaczone są: odchylenia igły magnetycznej od kierunku pn., dość liczne głębokości, szczególnie w części pd. i liczne próbki dna. Wrysowana izobata 10 i 20 m. Szczegółowo uwidocznione są mielizny i zaznaczone latarnie morskie i inne znaki, służące do sygnalizacji. U dołu i na marginesie mapy znajdują się widoki wież Gdańska, latarni w Jastarni, kościoła w Pucku, latarni w Oksywiu, widok osady Helu, kościoła w Swarzewie i latarni w Rózewiu.

5) Mapa nr. 29 z r. 1901, podz. 1 : 75 000. Mapa przedstawia część zatoki gdańskiej od ujścia Wisły do zalewu Fryskiego (Wiślanego). Zaznaczone jest od-

chylenie igły magnetycznej od kierunku pn. Podane są głębokości i gdzieniegdzie próbka dna; wrysowana izobata 10 i 20 m. W ujściu Wisły są również zaznaczone głębokości. Uwidocznione są też mielizny, latarnie morskie i inne znaki.

6) Mapa nr. 390 z r. 1910, w podz. 1 : 15 000. Mapa przedstawia część zatoki Gdańskiej, a mianowicie Nowy Port i port w Sopocie. Zaznaczone jest odchylenie igły magnetycznej od kierunku pn. Podane są liczne głębokości i próbki dna. Są wrysowane głębokości Nowego Portu, mielizny i izobata 10 m. Uwidocznione są również latarnie i inne znaki.

7) Mapa nr. 391 z r. 1909, w podz. 1 : 75 000. Mapa przedstawia Wisłę od Nowego Portu aż do Gdańska, i część zatoki. Zaznaczone są głębokości zatoki, gdzieniegdzie próbki dna, dokładne głębokości Wisły i mielizny. Wrysowane są dokładne plany Nowego Portu i Gdańska. Znajdują się również latarnie morskie i inne znaki.

Juliusz Mikołajski.

Nowiny żeglarskie.

1. Radjotelegraf znajduje coraz rozleglejsze zastosowanie w nawigacji, służąc już nie tylko porozumiewaniu się na wielkie odległości i otrzymywaniu ścisłych danych o stanie lodów i pogody, ale i kierowaniu okrętem, przy pomocy namierzań radjotelegraficznych. Mianowicie przyjmujący telegram okręt ściśle określa kierunek stacji nadającej, co umożliwia mu wyznaczenie drogi okrętowej. W ten sposób metody przybrzeżnej nawigacji, posługujące się przeważnie namierzaniem (Peilung) i żeglugą na zasadzie uzyskanych namiernych (Peillinien) rozszerzają się na żeglugę pełnego morza.

2. Jednocześnie doskonalą się aparaty przyjmujące głos dźwięków podwodnych dzwonów, przyczem i tu chodzi nie o treść dzwonienia, lecz o kierunek, który wyznacza się już dziś z wielką ścisłością. Większe porty mają już założone tak zwane „kable prowadzące", szczególniej ważne podczas mgły, kierunek których wyznaczają aparaty odbiorcze na okrętach i pozwalają wprowadzić te okręty nieomylnie do portu.

3. Coraz dalej się rozpowszechnia stosowanie kompasów bąkowych, opartych na zasadzie nie magnetyzmu, tylko zachowania przez oś obrotu doskonale zrównoważonego bąka, zawieszonego „kardanicznie", tego kierunku, który i w obrocie ziemi pozostaje niezmienionym, mianowicie kierunku na gwiazdę polarną, czyli kierunku północ-południe. W ten sposób otrzymano kompas niezależnych od siły magnetyzmu, a wskazujący kierunek biegunu geograficznego, a nie magnetycznego, który jak wiadomo nie zupełnie ściśle zastępuje biegun geograficzny, czyli koniec wyobrażalnej osi obrotu ziemi, będąc w stosunku do tamtego położonym o całe 19 stopni szerokości w kierunku północnych brzegów Ameryki. Najważniejsze jednak, że kompas bąkowy nie jest wrażliwy na magnetyzm żelaza okrętowego, które przy kompasach magnetycznych aczkolwiek może być skompensowane ustawieniem odpowiednich dodatkowych brył żelaza w pobliżu kompasu, osłabia jednak bardzo jego główną, pierwotną dążność wskazywania bieguna magnetycznego — olbrzymiego magnesa — Ziemi.

Jedyną przeszkodą do zastosowania wszędzie kompasów bąkowych jest ich kosztowność i wielkość całego przyrządu, który składa się właściwie z trzech odrębnych kompasów, obracanych elektrycznością. Kompas bąkowy parowców duńskich, kursujących na amerykańskiej linji, stawiany na te statki obecnie, kosztuje 50 tysięcy koron duńskich. Kompas bąkowy ma jednak tak wielkie zalety, że stosowanie jego na wielkich osobowych parowcach jest tylko kwestją czasu. Angielskie i amerykańskie linje oceaniczne stosują częściowo kompasy magnetyczne, częściowo bąkowe, przy czem praktyczność tych ostatnich jaskrawo się uwydatnia: np. przy przejściu przez ocean od zachodu, wędrując z tą samą szybkością co cyklon (minimum barometryczne) parowiec może przez całą podróż nie widzieć ani słońca ani gwiazd, ani księżyca, co się nieraz zdarza. Sprawozdanie astronomiczne pozycji jest w tych wypadkach niemożliwe; oprzeć się na samym magnetycznym kompasie jest jednak wielce ryzykowne w tak długiej drodze i zsumowana omyłka może być wielka, zaś przy kierowaniu się kompasem bąkowym omyłka taka będzie nieznaczna, zależąc przeważnie tylko od sumowania szybkości mylnie obliczonych. JKT.

Kierowanie okrętem 11 000 tonnowym na odległość.

4. W roku 1921 przeprowadzili amerykanie szereg ciekawych doświadczeń z pancernikiem „Jowa", który był najlepszym ich okrętem bojowym podczas wojny hiszpańsko-amerykańskiej 1897 roku, zaś w ostatnich czasach jako „okręt straży brzegowej N-4" służył do najrozmaitszych doświadczeń, z których najciekawszym jest sterowanie tym okrętem za pomocą radjotelegrafu pancernika „Ohio" podczas doświadczeń z rzucaniem nań bomb, przy szybkości własnej „Jowy" do 10 mil na godzinę. Znamiennym jest, że aparat do bezdrutowego telegraficznego kierowania okrętem z innego okrętu nietylko ma działanie na ster, ale i na szybkość biegu, tak że „Jowa", na której nie było żywej duszy podczas doświadczeń z rzucaniem nań bomb aeroplanowych nietylko skręcał na strony, ale i zmieniał szybkość biegu.

— Wynalazcą przyrządu jest John Hays Hammond; przyrząd jest patentowany, lecz do doświadczeń był postawiony do dyspozycji marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych. Oficerowie pancernika „Ohio" wiele przyczynili się do dalszego udoskonalenia i uproszczenia aparatu Hammonda, gdyż już od dwu lat załoga tego okrętu odznacza się własnemi doświadczeniami na polu kierowania statkami na odległości. Widzimy więc, że nie mamy do czynienia z cudownym wymysłem, lecz z połączonym wynikiem zbiorowej i osobistej pracy.

— Osoby zainteresowane zasadami przyrządu znajdą je podane w jednym z najbliższych zeszytów „Żeglarza Polskiego". JKT.

Informacje o Szkole Morskiej w Tczewie.

Szkoła Morska w Tczewie należy do Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Celem Szkoły jest przygotowanie oficerów pokładowych i mechaników okrętowych dla ojczystej floty handlowej.

Szkoła posiada dwa wydziały, nawigacyjny i mechaniczny. Nauka na każdym wydziale trwa 3 lata, w tem około 15 miesięcy pływanie dla nawigatorów na statku szkolnym „Lwów", a dla mechaników na statku „Lwów" lub na innych statkach rządowych i prywatnych.

Rok szkolny rozpoczyna się normalnie 15 października, a kończy się 15 maja. Żegluga praktyczna na statku szkolnym lub innych trwa od 15 maja do 15 października.

W czasie żeglugi praktycznej uczniowie uczą się, pod kierownictwem nauczycieli Szkoły i oficerów statku, spostrzeżeń i obliczeń astronomicznych i nawigacyjnych, prowadzą dzienniki okrętowe i chronometryczne, zaznajamiają się z używaniem przyrządów nautycznych, z olinowaniem i ożaglowaniem okrętu, jego ładowaniem; uczą się sterowania, sygnalizacji, wiosłowania, obsługiwania mechanizmów okrętowych, kotłów, silników, oraz wykonywują wszystkie czynności załogi pokładowej lub maszynowej.

Ukończenie wydziału nawigacyjnego lub mechanicznego Szkoły daje prawo, po wypełnieniu ustalonego cenzusu mor-

skiego, na utrzymanie niższego dyplomu oficera pokładowego marynarki handlowej lub mechanika okrętowego. Dyplom ten, który wydaje Szkoła, po wypływaniu wymaganego cenzusu morskiego, w myśl istniejących przepisów, zamieniać się będzie, bez składania jakichbądź dodatkowych egzaminów, przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, na wyższy do kapitana żeglugi dalekiej lub mechanika okrętowego I kl. włącznie.

Ukończenie tylko dwóch pierwszych kursów jednego z wydziałów Szkoły praw morskich nie daje żadnych, lecz daje prawa równorzędne z maturą szkół realnych.

Od wstępujących do Szkoły wymaga się:

a) ukończenie co najmniej 6 klas szkoły średniej państwowej lub prywatnej z równorzędnemi prawami w wieku nie mniej lat 16,

b) kandydaci w wieku ponad 18 lat winni do podań dołączyć swój dokładny życiorys z ostatnich lat, gdyż Rada Pedagogiczna Szkoły Morskiej może zezwolić na wstąpienie do Szkoły w wieku starszym, niż 18 lat,

c) złożenie egzaminów wstępnych z arytmetyki, algebry, geometrji, fizyki, jednego z języków nowych francuskiego lub niemieckiego i kreślenia według programu szkół realnych w zakresie 6-ciu klas.

Ubiegający się o przyjęcie na wydział nawigacyjny, będą poddawani jeszcze egzaminom z geografji powszechnej również w zakresie 6-ciu klas szkoły realnej.

d) poddanie się badaniu lekarskiemu przez Komisję Lekarską przy Szkole dla oceny stanu zdrowia, przyczem szczególna uwaga zwrócona będzie na posiadanie normalnego wzroku i słuchu.

Uwaga: Kandydaci, którzy już posiadają maturę jednej ze szkół krajowych, mogą być przez Radę Pedagogiczną Szkoły Morskiej zwolnieni od obowiązków składania egzaminów wstępnych.

Podania o przyjęcie do Szkoły należy składać w Sekretarjacie Szkoły w terminie od 1 V do 20 VI br., przyczem podania powinny być składane przez rodziców lub opiekunów kandydatów. Własnoręczność ich podpisów powinna być zaświadczona przez władzę.

Do podania należy dołączyć:

a) metrykę urodzenia.

b) dowód obywatelstwa polskiego,

c) ostatnie świadectwo szkolne kandydata,

d) świadectwo szczepienia ospy (tyfusu, czerwonki i cholery) i kartę zdrowia z tej szkoły, do której kandydat ostatnio uczęszczał,

e) zobowiązanie na piśmie rodziców lub opiekunów do stosowania się do przepisów szkolnych i uiszczenia opłaty szkolnej. Podpisy powinny być zaświadczone przez władzę.

f) fotografje kandydata formatu 4 razy 6 cm., zaświadczone na odwrocie przez władzę,

g) opłatę egzaminacyjną w wysokości 1000 mk. Suma ta nie podlega w żadnym wypadku zwrotowi.

Oględziny lekarskie odbywają się 26 czerwca w gmachu Szkoły i egzamina wstępne rozpoczynają się 27 czerwca.

W 1922 roku będzie przyjętych na wydział nawigacyjny i mechaniczny po 20 uczniów.

Uczniowie Szkoły i kandydaci pełnią na statku szkolnym wszystkie czynności załogi. Oprócz robót, dotyczących się puszczania statku w ruch ,a więc rozwijanie i zwijanie żagli, pracy przy głównych i pomocniczych mechanizmach, sterowania, manewrów z żaglami, kotwicą, łodziami i t. p., biorą oni udział w robotach, mających na celu utrzymanie statku w czystości, nie wykluczając mycia pokładów, czyszczenia części metalowych, malowania statku, utrzymania w porządku łodzi, mechanizmów i t. p.

Przy Szkole istnieje internat, w którym uczniowie obowiązani są zamieszkiwać.

Za nauczanie w Szkole, utrzymanie w internacie i na statku szkolnym ustanowiony jest wpis roczny ze środków osobistych ucznia, jego rodziców lub opiekunów. Wysokość wpisu wynosi 120 000 marek, spłacone w czterech równych ratach, 15 lipca, 15 października, 15 stycznia i 15 kwietnia.

Rada Pedagogiczna Szkoły może zwolnić od wpisu całkowicie lub częściowo, część niezamożnych uczniów ,celujących w naukach i sprawowaniu, lub też przyznać im prawo na stypendjum, o ile takowe są swobodne.

Uczniowie Szkoły, ze względu na specjalny charakter przez się obranego zawodu, są wychowani w duchu dyscypliny wojskowej i Dyrekcja Szkoły stosuje względem nich kary dyscyplinarne za przekroczenia przeciw regulaminowi Szkoły.

Pobyt uczniów w Szkole nie zalicza się do służby w W. P. i po ukończeniu Szkoły odbywają oni termin obowiązkowej służby, który przewiduje „Ustawa o powszechnym obowiązku służby wojskowej".

Uczniowie są obowiązani nosić wyłącznie przepisany uniform.

Nowe książki.

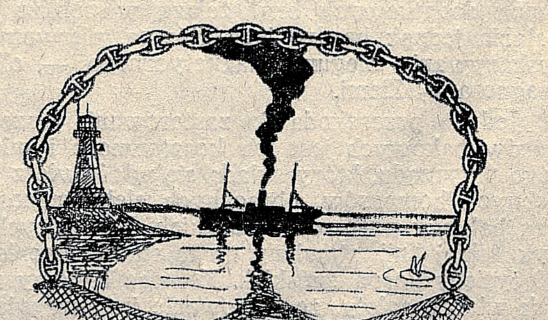
Recenzje.

„Flota polska". Wydanie Karola Merperta. Warszawa 1921. Cena ?

Książka wydana pod względem drukarskim bardzo starannie, dlatego szczególniej razi brak ceny, tembardziej, że czytamy na ostatniej stronicy:: „że wydawnictwo niniejszem dziełem miało na uwadze jedynie cele powyższe, a nie materjalne zyski, **świadczy** cena **ustalona** na dzieło „Flota Polska". Podpisane: „Redakcja". Niestety nigdzie najmniejszej wskazówki na „ustaloną" cenę, wobec czego zalecamy wydawcy czemprędzej ostemplować wydanie jakąkolwiek ceną, gdyż naraża redakcję wydanego dzieła na poważne zarzuty, zaś kupującego zostawia pod wrażeniem, że z niego zadrwiono.

Wydanie zawiera 64 stronicy w 4°, umiejętnie i starannie zredagowane, pomijając stronę fachową, w której spotykamy poważne błędy, szczególniej w art. pierwszym p. t. „Powstanie floty i stopniowy jej rozwój" p. Henryka Lubicza. Na str. 8 znajdujemy błędne pojęcia o „pełnem żeglarstwie", na str. 9 czytamy o odkryciu nieistniejących wysp Florydy i Karoliny, na str. 11 czytamy, że okręt XVI wieku „Henri Grace a Dieu" miał siłę nośną dziesięć tysięcy tonn, a w nawiasach 62 tys. pudów. Mimo błędności tych danych pojąć nie możemy, na wyobraźnię jakiego czytelnika rozliczone są te pudy. Na str. 12 czytamy taki zwrot jak: „7 węzłów na godzinę", zaś obok na 13-tej „szybkość (zmieniła się) z 8 węzłów do 17 mil", co już zupełnie zaplątać może czytelnika. Na str. 12 czytamy dalej błędnie o „Imperatorze" jako największym okręcie świata, nie widząc żadnych danych o największych okrętach angielskich; na str. 15 czytamy o linjowcu francuskim „Napoleon", pierwszym śrubowcu parowym „o trzech żaglach" (!?). Również na str. 15 znajdujemy zwrot „kanalizowano rzeki, pogłębiając je i regulując", co jest zasadniczym błędem, gdyż pogłębianie i regulacja nie są detalami kanalizacji rzek, która stanowi typ zupełnie odrębny.

Poza wskazanemi usterkami tekst „Floty Polskiej" jest bardzo interesujący, ilustracje urozmaicają tekst i są technicznie wykonane dobrze. Osobiście nie zgadzamy się z niezmiernym optymizmem w cyfrach, dotyczących handlowej floty morskiej oraz z reklamowaniem w tekście takich wydawnictw jak „Placówka" ,(poświęcono jej aż ½ stronicy), które z ideą morza i marynarki i jej propagowaniem nic wspólnego nie miały. JKT.



Kronika światowa marynarki i budowy okrętów.

POLSKA.

W sprawie rejestracji żeglarzy.

Jednym z warunków stworzenia marynarki handlowej jest możność kompletowania w kraju załóg okrętowych.

Polskie Towarzystwa okrętowe, aczkolwiek działają obecnie w skromnym zarysie, skarżą się, iż z powodu braku odpowiedniego personelu polskiego, zmuszone są brać na swe

Uważając taki stan rzeczy za nienormalny i pragnąc dopomóc sprawie kompletowania załóg polskich statków przez marynarzy polskich, zrząd Ligi zwraca się do swych oddziałów i korespondentów z prośbą o zebranie na miejscu ich działalności wiadomości o zamieszkałych tam marynarzach (nie oficerach) z podaniem: 1) adresów, 2) kwalifikacji, 3) dotychczasowej służby, 4) stanu zdrowia, czy reflektowaliby ewentualnie na pracę na statkach morskich handlowych, czy posiadają dokumenty z przeszłej służby.

Prosimy o umieszczenie odpowiedniej odezwy w miejscowej prasie i o ogłoszenie o wyżej wskazanem na zebraniach Ligi, oraz o porozumienie się z temi stowarzyszeniami ,jakie mogłyby dopomóc tej sprawie.

Zebrane dane, w formie spisu, prosimy przesłać w możliwie szybkim czasie do zarządu Ligi.

Musimy zaznaczyć, że tak urządzony spis marynarzy 1) nie powinien być uważany za obietnicę pośrednictwa pracy, 2) że osoby, które dały odpowiedzi, winny pozostawać na swoich miejscach, gdyż ich wyjazd do Gdańska lub innego portu mógłby być zupełnie bezowocnym, 3) żadne T-wo żeglugi nie zgodzi się na przyjęcie na statek marynarza tylko dlatego, że jest on Polakiem, o ile nie posiada wymaganych kwalifikacyj fachowych.

O ile zgłosi się dostateczna ilość osób, to będziemy dążyli do zorganizowania biur werbunkowych. Zwracamy uprzejmie uwagę, że sprawa ta jest b. pilna i ważna.

Przyp. red. Według posiadanych przez nas wiadomości ilość poszukujących pracy marynarzy polskich, szczególniej pochodzących z wybrzeża naszego, jest wielka. Załogi dla kilku statków handlowych dałoby się ukompletować natychmiast z samych Polaków złożone. Pożądanem byłaby rejestracja naszych marynarzy w Gdańsku, zaś żeglarzy rzecznych w Toruniu i Warszawie.

Niemcy.

Wywrócenie się statku w porcie Cuxhaven.

Według wiadomości oficjalnej urzędu morskiego w Hamburgu holownik „Goliath" przewrócił się i zatonął przed portem Cuxhaven podczas holowania okrętu warsztatowego „Bosnia". Nieszczęście zaszło na skutek tego, że maszyna statku „Bosnia" została puszczona na „pełny naprzód" bez powiadomienia o tem uwiązanych z tyłu holowników. Wypadku można było jeszcze uniknąć, gdyby hol nie został włożony stałym okiem na pachoła na statku „Bosnia" i gdyby holownik posiadał hak uślizgowy (Sliphaken), z przyrządem do szybkiego otwierania go z pomostu.

Francja.

Czy prócz „węgla białego" ludzkość wykorzysta jeszcze „węgiel niebieski".

— Węglem białym nazywają, jak wiadomo, energję wodospadów, wyzyskanych dziś już tak znakomicie w Szwecji, Finlandji, w północnych Włoszech, w Stanach Zjednoczonych. Obecnie Francuzi szczególniej pilnie się zajmują sprawą „węgla niebieskiego", czyli wynalezieniem sposobów wykorzystania fali przypływowej i gromadzonej przez nią, wskutek podniesienia poziomu, energji. Istotnie fala przypływowa przychodzi codziennie z wielką regularnością, jej wysokość waha się względnie nieznacznie. Ciekawem jest, że człowiek oddawna wykorzystał tak zmienny żywioł jak wiatr, zaś nie potrafił jeszcze wydostać energji z potężnej przypływowej pulsacji morza. „Revue maritime", poczynając od stycznia br., drukuje ciekawą pracę fachową wiceadmirała Amet, jeszcze nie zakończoną. Francuzi jeszcze w roku 1919 założyli „Komitet do badań i poszukiwań naukowych dla urządzenia i wykorzystania sił hydraulicznych". Rozmaite grupy inżynierów opracowały kilka projektów stacyj „poruszanych przypływem", mianowicie w wąskich zatokach w Rotheneuf, Saint Briac, l'Aker-Wrack i l'Aker Benoit. Anglicy ze swojej strony opracowali projekt stacji poruszanej przypływem w ujściu Severn'u, gdzie, jak wiadomo, przypływ jest największy z przypływów europejskich i dosięga kolosalnej wysokości 21 metrów.

Jak Francuzi oceniają pracę żeglugi „państwowej".

30 listopada zeszłego roku, przed zatwierdzeniem budżetu portów, marynarki handlowej i rybołówstwa we francuskiej izbie deputowanych wywiązała się ciekawa dyskusja na temat likwidacji francuskiej flotte d'Etat, czyli państwowej żeglugi morskiej. „Pan Fernand Bouisson, deputowany departamentu ujścia Rodanu i były komisarz przewozów morskich, zapalony zwolennik państwowej żeglugi protestował przeciwko samemu dokonanemu faktowi likwidacji i przeciwko warunkom w których się ona odbyła.

— W odpowiedzi na zarzuty p. Rio, podsekretarz stanu dla handlu marynarki jeszcze raz umotywował sprawozdanie o sprzedaży statków handlowych, które były własnością państwa. Wyjaśnił on przedewszystkiem dlaczego państwo nie zgodziło się sprzedać siedemnaście statków związkowi poborowych marynarki. Złożyły się na to dwie przyczyny. W pierwszym rzędzie finansowe i administracyjne gwarancje, dane przez przedstawicieli poborowych były niewystarczającemi. Po drugie kapitanowie dalekich podróży, oficerowie pokładowi i mechanicy nie przyłączyli się do ugrupowania marynarzy, które proponowało eksploatację tych 17 statków; jak można było przelać własność na tych poborowych, z pominięciem udziału oficerów, — bez naruszenia zasady autorytetu (principe d'autorite) którego utrzymanie jest pierwszym warunkiem istnienia floty handlowej naprawdę kwitnącej?

— Co do cen, za które została sprzedana flota państwowa, to pan Rio potwierdził, iż państwo otrzymało nie ponad 250 do 300 miljonów franków za to, co go kosztowało 1 400 mil. franków. Oczywistym jest, że nie jest to świetna operacja finansowa. Ażeby rezultat był lepszy, należało wykonać likwidację natychmiast po zawarciu pokoju, kiedy ceny tonnażu trzymały się jeszcze były na poziomie osiągniętym przy końcu wojny. Przy tem państwo zaoszczędziłoby jeszcze poważne sumy, pochłonięte przez straty, które dała późniejsza eksploatacja tych okrętów. Dziś ważnem jest, że jakiś kres jest położony tym stratom; drogą sprzedaży okrętów finanse nasze pozbawia się elementu, nieporządku i marnotrawstwa.

— P. Rio wnioskuje, iż państwowa organizacja marynarnarki handlowej jest złem. „My uczyniliśmy w przeciągu ośmiu miesięcy namacalne postępy na drodze organizacji odpowiedniego zarządu; mimo tych postępów, moje przejście do handlowej marynarki mię przekonało że, zaprawdę, państwo nie nadaje się do tego typu eksploatacji jakim jest marynarka handlowa."

Jak wiadomo opinja społeczna Francji stała w olbrzymiej większości za likwidacją; towarzystwa okrętowe wzbogaciły się w tonaż i pozbawiły rząd ciężaru, który mu przypadł, zaś eksploatacja zwiększała dług narodowy. Obecnie tą samą drogą kroczą Anglja i Stany Zjednoczone, wyprzedając statki, stojące bezczynnie. Ceny tonnażu spadły ogromnie.

Węgry.

Węgry, mimo że są odcięci od morza, gorliwie dbają o odrodzenie swojej floty handlowej. Podług informacyj prasy amerykańskiej, Shipping Board — urząd marynarki handlowej Stanów Zjednoczonych zatwierdził sprzedaż pod flagą węgierską przez American Ship and Commerce Corporation siedmiu parowców o pojemności od 3600 do 4900 tonn. Okręty te niegdyś już pływały pod austrjacką flagą, lecz przed samym wybuchem wojny światowej zostały kupione od Austrji przez grupę Kerr-Clegg.

— Zezwalając na sprzedaż statków tych Węgrom Shipping Board miał zastrzec, że nie będą oni uprawiać konkurencji ze statkami amerykańskimi. Statki te podobno są stare i nie stanowią dla marynarki handlowej Stanów większej wartości.

— Żebyśmy tak przyszli chociaż za parę lat do tego, by kupić kilka statków w Stanach — od 3 do 5 tys. tonn, statków oczywiście starych, „nie stanowiących dla marynarki Stanów większej wartości". Przykład Węgier, oddzielonych kilkuset kilomterami od morza, niech wskaże naszym bankom, gdzie lokować pieniądze. Niema prawie Węgra, któryby był się urodził i urósł przy morzu; tymczasem my mamy kilkadziesiąt tysięcy kaszubskiej przybrzeżnej ludności — świetnych marynarzy, mamy fachowców-marynarzy po zaborczych państwach i młodzież pilnie studjującą teorję prowadzenia statków i maszyn okrętowych w Szkole Handlowej Marynarki w Tczewie, — nie mamy tylko towarzystw okrętowych. Co czynią nasze banki? Czy się już wzięły uczyć publiczność, że najspokojniejsza i najpewniejsza lokata kapitału — to polski okręt zaasekurowany i ładunki polskie wożący?

Ameryka.

Sprzedaż tak zwanych „polskich" okrętów.

W „Schiffbau" z 8 marca br. w orjentacyjnej rubryce świeżo sprzedanych okrętów czytamy: „Gdańsk", **amerykański** dwuśrubowiec 6135 tonn martwej wagi, 3750 rejestrowej pojemności budowy 1900 roku, stalowy; maszyna 28" i 46" 75×48", były właściciel: Polish American Navigation Corporation: nabywca: New York Dry Dock Corporation, kupiony za 200 000 dolarów.

„Polish Navigation Corporation" spisuje się gorzej, bo władze morskie w Kilonji ogłosiły licytację statku „Józef Piłsudski" na dzień 10 maja br. Jakim sposobem doszło do licytacji, gdy sumy faktycznie zebrane miały przekroczyć 400 000 dolarów? Z jakiej racji podaje się okręt jako polski, w ogłoszeniu urzędu kilońskiego, z siedzibą towarzystwa Krakowskie Przedmieście 3 i milczenie naszych władz ma li świadczyć, że jestto towarzystwo polskie, a więc, że rząd nasz ma prawo obrony interesów akcjonarjuszy 10 dolarowych tego towarzystwa? Dlaczego też w takim razie ich nie broni? Przypuszczamy jednak, iż w sposobie rejestracji towarzystwa w Polsce i w Stanach są poważne „niejaśności" i oczekujemy, iż ogłoszenie sądu kilońskiego o licytacji statku **polskiego** „Józef Piłsudski" zostanie przez władze polskie urzędowo sprostowane.

Płace marynarzy na statkach amerykańskich.

Jak komunikuje „Hansa" od 1 lutego obniżono płace marynarskie na statkach Shipping Board (państwowa żegluga!) idąc w ślad za towarzystwami prywatnemi. Zmniejszenie wydatków ma być olbrzymie, gdyż równolegle z obniżeniem płac idzie zmniejszanie załóg. Na skutek obydwu tych przyczyn statek 8—9 tys. tonn nośności daje oszczędność miesięczną 2 290 dolarów. Po obniżeniu płac marynarskich z 72,50 na 55 dol. miesięcznie na statkach urzędu morskiego istnieją jeszcze dwie kategorje płac, mianowicie 47,50 dla marynarzy statków, właściciele których są członkami amerykańskiego związku żeglugi parowej, i 40 dol. w innych, niezorganizowanych w związek towarzystwach żeglugi morskiej. Wskutek wielkiej ilości wolnego personelu okrętowego te ostatnie towarzystwa nie cierpią przy tych cenach na brak ludzi, tembardziej że płace na okrętach angielskich wynoszą tylko 35 dol. miesięcznie.

Katapulta obrotowa do wystrzeliwania aeroplanów.

— „Schiffbau" z 18 stycznia br. podaje podług amerykańskich źródeł ciekawe wiadomości o nowej katapulcie do wystrzeliwania aeroplanów wszelkich typów z pokładów okrętów wojennych. Początkowo zaopatrywano okręty wojenne w specjalne pokłady dla rozpędzania się samolotów, zaś transportowce aeroplanów, tak zwane okręty macierzyste aeroplanów miały najwyżej pokład przypominający olbrzymi sketing-rink, tylko nie dla ludzi, lecz dla maszyn lotniczych.

Szczególniej na okrętach bojowych takie wielkie pomosty okazały się niepraktyczne, a nawet niemożliwe, przeszkadzając artylerji i stanowiąc niebezpieczne zagromadzenie pokładu. Wymyślano wówczas katapultę, która pozwala skrócić proces rozpędzania się, a raczej zastąpić go rzucaniem aparatu naprzód z taką siłą, że może się on natychmiast, nie tracąc żadnych wysiłków własnych na osiągnięcie szybkości przy której już się może swobodnie wznieść.

— Pierwsze modele takich katapult były nieruchome; to znaczy, że wystrzeliwanie aeroplanu mogło się odbyć tylko w jednym kierunku względem osi podłużnej statku, a wiadomem jest, że samoloty unosić się mogą przy niezbyt słabym wietrze tylko przeciw wiatru. Wskutek tego okręt musiał się obracać tak długo, aż szyny katapulty patrzały prosto na wiatr, ażeby „strzał aeroplanu" był wogóle możliwy. To powodowało jednak, o ile się odbywało na okręcie linjowym, wyjście jego z kolumny torowej, przerwanie kursu itp. poważne komplikacje. Obecnie zastosowano katapultę obrotową, krótki opis której podajemy.

— Katapulta ma zewnętrzny wygląd przęsła mostu, zdjętego z filarów i podpartego pośrodku grubą wieżycą obrotową. Na górnych bocznych krawędziach przęsła znajdują się szyny, po których posuwa się wózek, poruszany siłą ściśnionego powietrza. Specjalne urządzenia mają na celu zwolnić umocowany na wózku latawiec **dowolnego typu** dopiero przy końcu toru katapulty, gdy otrzyma on już w strzale katapultą szybkość przewyższającą nawet nieco minimalną szybkość jego swobodnego lotu.

Liczne doświadczenia z katapultą nieruchomą i ostatnie doświadczenia z katapultą ruchomą wykazały celowość tych przyrządów. Stany Zjednoczone, które najwięcej są bliskie przekonania, wskutek własnych doświadczeń z „Ostfriesland", że rzucanie wielkich bomb aeroplanowych na największe okręty bojowe stanowi dla nich poważne niebezpieczeństwo, też pierwsze szukają przeciwko temu skutecznej odtrutki w wyposażeniu okrętów linjowych w zawsze gotowe do wzlotu aeroplany, których celem jest — uniemożliwić atak powietrzny z rzucaniem bomb i zmusić samoloty nieprzyjacielskie do ucieczki.

— Podkreślić należy, że przy wystrzeliwaniu aeroplanu z katapulty samolotowej nerwy lotnika są narażone na mocną próbę. Rzucony naprzód jak z procy musi on nie stracić orjentacji w momencie, gdy samolot raptownie okaże się po szalonym przymusowym sankowaniu zupełnie zależnym od sterowania lotnika.

Rozwój i stan obecny żeglugi na Wiśle.

Ponieważ żegluga wiślana wstępuje w nowy okres rozwoju, podajemy szereg artykułów, zaczerpniętych z kół fachowych, chcąc w ten sposób zapoznać czytelników z kwestją dla Polski tak ważną. Red.

O właściwym rozwoju żeglugi nowoczesnej w ścisłem tego słowa znaczeniu mówić możemy dopiero od roku 1885, kiedy żegluga parowa zaczęła nadawać kierunek jej rozwoju i tu odróżniać będziemy dwie fazy, a mianowicie żeglugę pasażerską i żeglugę towarową. Do rozwoju tej pierwszej przyczyniła się przedewszystkiem rodzina hr. Zamoyskich i później poszli za jej przykładem fachowcy w tej dziedzinie ograniczając się niestety do niedawnego czasu do eksploatacji żeglugi pasażerskiej. Statki pasażerskie były budowane dla braku stoczni w Polsce w Elblągu u firmy Schichau i najwięcej takich statków posiadała około r. 1890 firma Fajans i Sp. W miarę uświadamiania społeczeństwa polskiego w walce z żywiołem „neutralnym" powstały przy finansowem poparciu przez duchowieństwo żeglugowe przedsiębiorstwa chrześcijańskie i rozwijały się bardzo pomyślnie. Mamy tu na myśli towarzystwa z udziałem braci Górnickich, Cichanowskich, Jaworskich, Paruszewskich, Tow. Krater tak, że w następnych kilku latach kursowało między Sandomierzem a Toruniem zgórą około 30 statków pasażerskich. Ponieważ praktyka wykazała, że pasażerskie statki budowane w Elblągu nie w każdym wypadku odpowiadały wymaganiom żeglugi wiślanej, Polska musiała je z bardzo prymitywnemi środkami tak udoskonalić, że stworzyła z nich materjał komunikacyjny,, zapomocą którego można było ustalić ruch osobowy bardzo regularny. Robiło się to w ten sposób, że wyciągnięto statki na ląd, przecięto je na trzy części i przedłużyło o 8—20 m, skutkiem czego statki zagłębiały się do połowy ich dotychczasowego zanurzenia. Miało to też ten skutek, że statki szły prędzej i były wewnątrz lepiej urządzone. Udoskonalenie ruchu pasażerskiego na Wiśle zawdzięczać należy inicjatywie prywatnej. Chcąc zadość uczynić sprawiedliwości, przyznać musimy, że i rząd rosyjski do rozwoju żeglugi rzecznej się przyczynił jakkolwiek niechcący. Jeżeli z jednej strony zwracał on baczną uwagę na to, aby „Przywiślenie" nie posunęło się w kulturze o jeden stopień naprzód jak cesarstwo i w tym celu tamował rozwój żeglugi wiślanej, wysiedlając zagranicę, polskich fachowych współwłaścicieli żeglugowych (obywateli niemieckich) i temsamem wbijał klin w danej spółce, to dopomógł on całej żegludze nieświadomie w ten sposób, że nie dopuszczał do komunikacji kolejowej na lewym brzegu Wisły oraz do racjonalnej rozbudowy szos.

Jak widzimy, polska inicjatywa była z jednej strony popierana z drugiej zaś bardzo krępowana. Nic dziwnego, że nie mogła ona bacznej uwagi zwrócić na to, co się dziać zaczęło od r. 1890 na doln. Wiśle. Mniej więcej o tym czasie firmy ekspedycyjne w Gdańsku spostrzegły, że następuje moment korzystny dla eksploatacji Wisły pod względem transportów towarowych. Niechcąc sobie wytwarzać wzajemnej konkurencji zawarły firmy Joh. Ick, C. W. Bestmann, Jul. Neisser i Tuplitz wspólną umowę celem zwalczania żeglugi korzystającej tylko z siły wiatru oraz w celu zwalczania w zwartym szyku zniżki cen im dyktowanej przez ich klientów w Królestwie. Z pomocą przeszedł im rząd pruski, który utrudniał najróżniejszemi szykanami ustalenie się na gruncie gdańskim polskich przedsiębiorstw ekspedycyjnych, które mogłyby się im przeciwstawić na drodze walk konkurencyjnych. Jak widzimy i tutaj górą bierze konkurencja niemiecka nad swemi kolegami pochodzenia polskiego, zawdzięczając to nie tyle swej doskonałości fachowej jak sztucznemu poparciu rządu swego. Wiemy o tem, że w ostatnich latach przed wojną inteligencja polska starała się za wszelką cenę w interesie rozwoju handlu polskiego, zdobyć sobie wyszkolenie związane z handlem gdańskim. Robili to w ten sposób, że przyjmowali posady w Gdańsku jako wolontarjusze, lecz spotkawszy się po krótkim czasie z trudnościami ze strony rządu pruskiego, musieli fikcyjnie figurować jako kuracjusze w Sopocie, pracując ukrycie w dalszym ciągu nad swem wykształceniem. I tym ludziom zawdzięczamy, że wyzysk klienteli polskiej wspomnianego konsorcjum nie osiągnęło rozmiarów, któreby się odbiły zbyt szkodliwie na handlu polskim.

Jakie znaczenie miało stworzenie takiego konsorcjum w Gdańsku? Handlowe domy polskie nie mając poparcia w Gdańsku zmuszone były lwią część swego importu zamorskiego z powodu niemożliwości ominięcia Gdańska kierować pod adresem tych ekspedytorów w Gdańsku. A więc wszelkie towary przeznaczone dla Polski znalazły się w ich ręku i na podstawie powyżej wspomnianego kontraktu konwencjonalnego konsercjum to miało wolną rękę ekspedjowania go Wisłą w sposób jaki uważał dla siebie za najkorzystniejszy. Ponieważ w posiadaniu kilku ludzi do tego konsorcjum należących znajdowały się holowniki, więc nie było trudno wywrzeć nacisku na właścicieli berlinek przy równoczesnem przedstawieniu klientowi polskiemu sytuacji w mylnem świetle, aby właściciele berlinek przyjmowali ładunek zobowiązując się dojeżdżać do miejsca naznaczenia w Polsce nie za pomocą siły wiatru lecz za pośrednictwem siły pociągowej holownika ich chlebodawców. Ponieważ po zwalczeniu pierwszych trudności kosztem klienteli polskiej wielkie zyski nie stały w żadnym stosunku do nakładu pracy, kupowano holowniki jeden po drugim wzmacniając temsamem swój monopol. Jeśli śledzimy przebieg rozwoju firmy Johannes Ick, stwierdzamy, że w tym czasie zaczęła ona wybijać na czoło. To ostatecznie nie było by jednak najgorsze, jeżeli zaś weźmiemy pod uwagę, że niedawno wspomniana firma sprzedała swoje cztery najlepsze holowniki mimo propozycji ze strony polskiej Niemcom z zastrzeżeniem, aby one nie pokazywały się więcej na Wiśle i nie robiły jej konkurencji, to dopiero rozumiemy o co właściwie chodzi tej tak wychwalanej inicjatywie niemieckiej. Nie żądamy żadnych specjalnych sympatji, trzebaby jednak rozumieć, że usuwanie najlepszych statków odbije się także na ogólnym interesie Gdańska.

Co się działo w dziedzinie ruchu towarowego od roku 1890 na odcinku Wisły w zaborze rosyjskim? Z powodu bierności i niechęci rządu rosyjskiego o racjonalnem rozbudowaniu fabryk na obsługi żeglugi rzecznej oczywiście mowy być nie mogło ale i w tej trudnej sytuacji nasi rodacy z za kordonu robili co mogli. Przy ich współudziale powstały w Warszawie warsztaty nietylko reparacyjne ale już budowy statków wiślanych. Statki, które z tych warsztatów wyszły pod względem doskonałości górowały nad uprzednio zbudowanemi statkami z Elbląga. W ślad za warsztatami budowy statków w Warszawie tworzą się stocznie w Płocku, Włocławku i t. d. Jeżeli zaznaczymy, że na stoczni Paruszewskiego w Włocławku zbudowano zgórą 90 berlinek i cały szereg statków parowych i motorów najnowszego systemu, to z całą świadomością powiedzieć można, że w tak ciężkich warunkach pracy na jakie inicjatywa polska była skazana, wywiązało się z swego zadania należycie. Z czasem Polacy umieli zwalczyć monopol swych kolegów niemieckich po fachu i znaleźli się w posiadaniu szeregu dobrych holowników i nie bez skutku stanęli do konkurencji z Niemcami. Ponieważ w międzyczasie udało się całemu szeregowi Polaków zapoznać się z istotą handlu gdańskiego oraz z słabościami systemu walki urzędu niemieckiego z Polakami, kilka domów handlowych eks-

pedycyjnych znalazło sobie drogę, aby tu stworzyć stałe placówki i temsamem fundament dla przyszłego handlu polskiego. Placówki to mimo wszelkie trudności zapowiadały się dobrze na przyszłości, gdyby nie katastrofa światowa w roku 1914, która zmiotła je z powierzchni. Była to chwila bardzo pożądana dla konkurencji niemieckiej i pamiętamy jeszcze te czasy, jak prawie jednocześnie władze niemieckie przysyłały firmom polskim w Gdańsku urzędowe zawezwanie do natychmiastowego opuszczania ich placówek. Jeżeli dawniej widzieliśmy w wolnym obwodzie (Freibezirk) przy dworcu wiślanym (Weichselbahnhof) Polaków i Niemców przy wspólnej pracy, to ci ostatni otrzymali w nieobecności swej polskiej konkurencji od rządu niemieckiego całą polską pracę w spadku tanim kosztem.

(Dokończenie nastąpi).

Meteorologia i hydrografja.

O przebiegu pogody nad Bałtykiem w marcu 1922 r.

Wiry barometryczne biegły w pierwszej dziesięciodniówce marca od Atlantyku przez Morze Północne i Bałtyk ku Rosji. Przy umiarkowanych i łagodnych wiatrach południowo-zachodnich powodowały one silne zachmurzenie i często deszcze. Wir zaś, który w dniu 9-ym zajął Bałtyk, spowodował nadto dość silne wiatry zachodnie.

W dniu 10-ym ukazał się na zachodzie nowy wir; od Morza Północnego pobiegł on w kierunku południowym; z północy i zachodu postępowały za nim obszary wysokiego ciśnienia. Przy wiatrach z kierunków zmiennych nastąpiło nad Bałtykiem rozpogodzenie; po znacznem ochłodzeniu spadły miejscami drobne śniegi.

W przeciągu drugiej dziesięciodniówki zajmowało wysokie ciśnienie Anglji, Ocean Lodowaty i część Skandynawji; natomiast przebiegł wir głęboki przez Skandynawję północną i Rosję. W czasie tym rozpogodziło się niebo. Przeważnie z kierunków północno-zachodnich wiały zimne wiatry, obniżając znacznie temperatury nad częścią północną Bałtyku.

Od dnia 19-go do 21-go marca biegł głęboki wir od Norwegji przez Bałtyk i kontynent do Morza Śródziemnego. Wiatry zboczyły od południa przez zachód ku północy, a później nawet ku wschodowi. W dniach tych zwiększyły się mrozy również nad wybrzeżem południowem Bałtyku.

W dniu 24-tym ukazał się ponownie wir nad Anglją; pobiegł on przez kontynent ku Ukrainie. Nad Bałtykiem wiały więc dalej wiatry północne i wschodnie, a przy niskich temperaturach spadły miejscami znaczniejsze śniegi.

Mrozy tak długotrwałe utrzymywały pokrywę lodową w zatokach północnych. Do portów Finlandji, Estonji i Łotwy musiały odlodowce bezustannie torować drogę. Większe parostatki mogły więc częściowo podjąć swe podróże. Lk.

Z życia Ligi Żeglugi Polskiej.

Odczyt.

10 marca odbyło się zebranie warszawskiego oddziału Ligi Żeglugi Polskiej, na którem pan Julian Rummel wygłosił odczyt — „Zagadnienia marynarki handlowej".

Odczyt wywołał dyskusję, poczem został przyjęty wniosek p. E. Waydla o stworzeniu Komitetu do spraw Żeglugi Morskiej.

Do Komitetu na razie weszli pp.: E. Waydel, K. Rodowicz, Łęgowski, J. Rummel, E. Rejewski.

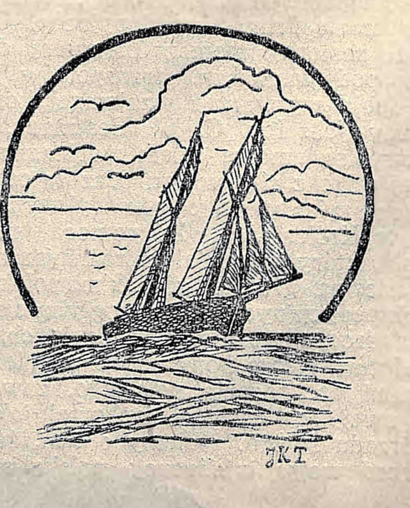
Z gdańskiego rynku frachtów.

Z powodu dość dużej podaży tonnażu można zauważyć małą zniżkę stawek frachtowych z portów bałtyckich do portów morza północnego. Nie jest to objaw stały i należy się z tem liczyć, że z rozpoczęciem się eksportu fińskiego i szwedzkiego popyt na tonnaż będzie tak znaczny, że stawki frachtowe pójdą bardzo znacznie w górę. Tego należy się w maju spodziewać. W ostatnim czasie zawarto następujące znamienne kontrakty frachtowe: Z Gdańska do Hullu płacono za mw. 200 standarts kopalników sh 44/- za standart gotenburski czyli 180 stop sześściennych; z Gdańska do Antwerpji około 1200 t. dębowych podkładów kolejowych po fr. 21.50 za podkład normalny; z Gdańska do Dortrechtu około 100 loads sosnowych podkładów po 6 guldenów za load składający się z 250 ang. stop. sześściennych; z Gdańska do Birkenhead około 1100 load balów sosnowych (podwójne podkłady) po sh. 20/6 za load składający się z 50 angielskich stop kubicznych. Z Królewca do Westhartlepool około 400 standarts materjału tartego, który wysłany ma być w drugiej połowie kwietnia sh 47/6 za standart, z Gdańska do Shoreham około 150 standarts materjału tartego po sh. 67/6 za standart. Parowiec o pojemności 2250 t, a mogący załadować około 700 standarts podkładów sosnowych kosztuje z Gdańska—Kłajpedy ryczałtowo 1500 funtów szterlingów.

W kwietniu maju wysłane zostaną wielkie ilości drzewa, chodzi tu przedewszystkiem o podkłady kolejowe do Holandji i Anglji i to do wybrzeża wschodniego i zachodniego. podkłady dębowe do Ostende i Antwerpji oraz o materjał tarty. Oprócz tego wysłane zostaną dość znaczne ilości podkładów sosnowych do Danji. Jest to wszystko drzewo pochodzenia wyłącznie polskiego, co na to wskazuje, że Polska rozpoczęła rzeczywiście pracować. Według zdania fachowców drzewnych są te ilości tylko małym odsetkiem tego drzewa, które Polska wywieźć by mogła przy należytej organizacji eksportu.

Na ogół chodzi tu o terminy załadowania w kwietniu i maju. Z powodu zamarznięcia portów szwedzkich i fińskich kraje te do tego czasu nie mogą jeszcze niczego wywieźć, a w wszystkich zakupach przed tym czasem upatrywać należy tranzakcje zawarte z konieczności, czego dalszym dowodem są zakontraktowane dostawy terminowe. Po podjęciu eksportu fińskiego i szwedzk. wywóz przez Gdańsk zmaleje, ponieważ drzewo wymienionego pochodzenia jest lepiej obrobione niż polskie. Taksamo są ceny polskie znacznie wyższe niż szwedzkie i fińskie.

Jeżeli Polska chce w przyszłości wywozić drzewo w znaczniejszej ilości oraz zdobyć sobie odpowiednie miejsce na światowym rynku drzewnym, jest nieodzowne dostosowanie cen polskich do zagranicznych. Należy się spodziewać, że zapoczątkowana organizacja eksportu drzewa zostanie udoskonalona.



Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany*).

Do Gdańska zawinął, zawinie		z Gdańska odpłynie		Nazwa okrętu	Postój	Towarzystwo okrętowe wzgl. makler
data	skąd	dokąd	data			
13.4	Lipawa	Halifax, Nowy York	14. 4.	Latvia	śpichrz Vistula	United Baltic Corp.
27.4	„	„ „ „	28. 4.	Polonia	„	„ „
25.4	Bordeaux, le Havre, Dunk., Antwerpja	Antwerpja, Dunk., Le Havre, Bordeaux	Koło 29. 4.	Caudebec	dworzec nadwiślański	Worms & Cie.
10.4	Glasgow	wschod. wyb. Anglji	16. 4.	Rubfred	Nowy Port	F. G. Reinhold
6.4	Szczecin	Dordrecht	16. 4.	D. W. 1.	„ „	„ „
12.4	Great Yarmouth	wschod. wyb. Anglji	15. 4.	Seemoos	„ „	„ „
8.4	Hamburg	Amsterdam	11. 4.	Susanne	„ „	Behnke & Sieg
10.4	„	Hamburg	15. 4.	Pregel	„ „	„
11.4	„	Amsterdam	16. 4.	Bonus	„ „	„
10.4	Freeport	Hamburg	12. 4.	Harald	„ „	„
13.4	Nowy York	Nowy York	20. 4.	Samland	„ „	„
10.4	Tyne	Anglja	18. 4.	Otto Sinding	„ „	„
10.4	Flensburg	Flensburg	13. 4.	Saturn	?	Ferd. Prowe
10.4	Amsterdam	Amsterdam	15. 4.	Nero	?	„ „
13.4	Hull	Hull	17. 4.	Smolensk	dworzec nadwiślański	Lines Agency Coy Ltd.
20.4	Londyn	Londyn	24. 4.	Moscov	Nowy Port	„ „
12.4	Christiania	Christiania	15.4	Bure	dworzec nadwiślański	Wilh. Ganswindt
18.4	Götehorg	Götehorg	20.4	Ellen	Kielgraben	„ „
28.4	Hull	Hull	1.5	Smolensk	dworzec nadw.	Lines Agency Coy Ltd.

*) Stale nazywać będziemy: Kaiserhafen — Szkutową Wlodą, Freibezirk — obwodem wolnym, Uferbahn — koleją nadrzeczną, Weichselbahnhof — dworcem nadwiślańskim, Hafenkana — kanałem portowym. Red.

Ruch okrętów w marcu.

Od 1—15 marca przybyło 78 statków o pojemności 53 764 tonn, a wyjechało 64 statków = 47 015 tonn.

Ruch okrętów od 16 do 31 marca. Do portu przybyło 89 statków o pojemności 60 874 t., a wypłynęło 79 okrętów o pojemności 44 627 t.

W całym miesiącu marcu przypłynęło 174 statków = 116 426 t., a wypłynęło 146 okrętów = 86 777 t.

Z morza:

S/S West Chatala, am., z Baltimore zboże 3838 t., S/S niem., z Bremerhaven 102 pas. i tow., 562 t.

S/S Hardanger, norw., z Kłajpedy próżny, 656 t., S/S Smolensk, ang., z Hull tow., 1534 t., S/S Latwia, duń., z Libawy 104 pas. i tow., 5134.

s/s Hafnia, norw. z Skudesnaes, śledzie, 739 t, Walford.

s/s Neptun, niem z Rotterdamu, towary, 364 t, Wolff i Co.

s/sT. G. Hutton, ang. z Newcastle, węgle, 339 t, B. i S., s/s (N. Zz.) Hana, kłajp. wrócił, towary i cukier, 349 t, B. i S. (do naprawy), s/s Hentsch, niem. z Hamburga, towary i saletrę, 479 t, Walford, s/s Pollux, niem z Bremeny, towary, 319 t, Wolff i Co., s/s Elina, niem. z Hamburga, towary, 369 t, B. i S., s/s Baltriger, ang. z Londynu, 97 pas. i tow., 658 t, Balt. Corp.

s/s Gottfried, niem. z Hamburga, towary, B. i S.

s/s Stella Wega, niem. z Hamburga, towary, 493 t, B. i S., s/s Edna, norw. z Bergen śledzie, 347 t, Walford, s/s Tekla, duń. z Kopenhagi, próżny, 861 t, B. i S., s/s Tyra, duń. z Kjöge, próżny, 493 t, Walford.

s/s Arcona, niem. ze Szczecina, towary, 303 t, Reinhold, s/s Messina, niem. z Królewca, próżny, 82 t, Falliner i Co.,

S/s Hanna Blumenthal, niem z Hamburga, towary, 609 t.

s/s Hans Gude, norw. z Windawy, próżny, 738 t, Walford.

S/S Ornefjell, nor., z Skien saletra, 861 t., S/S Hansa, kłajp., z Libawy towary 349 t., S/S Bolivar niem., z Królewca próżny, 1131 t., S/S Saturn, norw., z Londynu tow., 653 t., S/S Siegfried, niem., z Szczecina towary, 329 t.

S/S Pallas, niem., z Bremeny towary, 370 t., S/S Primule, szw., z Malmö próżny, 553 t., S/S Vesta niem., z Szczecina węgle, 537 t.

S/S St. Roch, norw., z Methil węgle, 1016 t., S/S Etzel, gd., z Korsör próżny, 599 t.

S/S Hanna Larsen, niem., z Kłajpedy próżny, 1056 t.

S/S Hansa, gd., z Antwerpji towary, 438 t.

S/S Lynghaug, norw., z Haugesund śledzie, 485 t., S/S Martha, niem., z Yarmouth śledzie, 335 t.

S/S Trudvang, norw., z Windawy próżny, 539 t., S/S Neutral, niem., z Hamburga towary, 934 t.

S/S Moskow, duń., z Londynu 126 pas. i tow., 1490 t., S/S Corvus, nor., z Londynu towary 165 t., S/S Margrete, duń., z Kopenhagi próżny, 731 t.

Ss Arnold Maersk duń., z Guoyobel, cukier, 1184, B. i S.

Ss Baltriger, ang., z Londynu, 17 pas. i tow., 658, Balt. Corpor., ss Skuld, norweg. z Kopperwik, śledzie, 648, Walford.

Ss Estonia, duń. z Libawy, 116 pas. i tow., 3820, B. i S., ss Cygnus, norw. z Londynu, towary, 753, Walford.

Ss Arnoy, norw. do Cardiff, próżny, 1535.

S/S Consul Codrs, niem., z Bergen śledzie, 552 t., S/S Kolpino, ang., z Hull pas. i tow., 1465 t., S/S Cristel Salling, niem., z Windawy drzewo, 815 t., S/S Käthe, kł., z Methil węgle, 643 t., S/S Günther, niem., z Methil węgle, 928 t.

S/S Calabria, ang., z Southamtom 319 pas., 2588 t., S/S Dwina, ang., z Leith via Methil wegle i tow., 465 t., S/S Rudalf, norw., z Skien saletrę, 542 t., S/S Angelika Maersch, duń., z Windawy próżny, 867 t.

S/S Viktoria, duń., z Bremeny towary, 364 t., S/S Adolf Sommerfeld, gd., z Blyth węgle, 1482 t., S/S Hanna Blumental, niem., z Hamburga towary, 609 t., S/S Bolten, niem., z Kłajpedy drzewo, 757 t., S/S Calabria, ang., z Piławy próż., 2588 t.

S/s Betula, szew. z Malmö, próżny, 777 t.

S/s Hamlet, duńsk. z Kallundborga, próżny, 720 t., s/s Gerrat niem. z Hamburga, towary, 338 t., s/s Mottlau, gd. z Kopenhagi, bawełny, 437 t., s/s Möwe, niem. z Bremerhaven, towary, 562 t.

S/s Pallas, niem. z Hangö, belki, 1332 t., s/s Bolbeck, niem. z Norrköping, próżny, 881 t.

S/s Ruth, niem. z Hamburga, próżny, 1230 t.

S/s Estonja, duńsk. z Nowego Yorku, 656 pas. i tow., 4260 t.

Na morze:

S/S Baltannic, ang., do Libawy tow., 657 t.

S/s Moeve, niem. do Bremershaven, 36 pas. i tow., 562 t., s/s Latvia, duńsk. do Nowego Jorku, 192 pas. i tow. 5134 t. s/s Continental, niem. do Hamburga, cukier, 305.

S/s Smoleńsk, ang. do Hull, 20 pas. i tow., 1534.

S/s Vesta niem. do Kjöge superfosfat 537 t., s/s Samland belg. do Antwerpji 63 pas. i tow. 6111 t., s/s Weichsel gd. do Amsterdamu drzewo 607 t., s/s Baltaunic ang. do Londynu 182 pas. i tow. 657 t., s/s Hollandia II. hol. do Ibangö cukier 378 t., s/s Mineral niem. do Królewca próżny 309 t., s/s Cereal niem. do Królewca próżny 310.

S/s Begonia, szw. do Newcastle, próżny, 317 t., s/s Adolf Sommerfeld, gd. do Atwerpji, drzewo i towary, 1482 t.

s/s Dwina, ang. do Leith, cukier i drzewo, 464 t.

s/s Egeria, niem. do Antwerpji, drzewo, 382 t, s/s Moskow, duń. do Londynu, 33 pas. i towary, 1490 t, s/s Gerrat, niem. do Piławy, próżny, 338 t, s/s Polonia, duń. do Libawy, 33 pas. i tow., 4718 t, s/s Moewe, niem. do Bremerhaven, 14 pas. i tow., 562 t.

S/s Emma, niem. do Hamburga, towary, 547 t., s/s Bolheim, niem. do Rewla, cukier i tow., 1121 t., s/s Planet, niem. da Hamburga, towary 433 t.

S/s Nero, hol. z Amterdama, towary, 334 t.

s/s Sephora Worms, franc. do Antwerpji, drzewo i tow., 1015 t, s/s Baltriger, ang. do Libawy, 9 pas. i tow. 658 t, s/s St. Anthony, amery. do Esbjerg, towary, 2994 t, s/s Hamlet, duń. do Svendborga, fosfat, 720 t.

s/s Bolivia, duń. do Kopenhagi, próżny, 3425 t.

s/s Neptun, niem. do Kłajpedy, tow, 364 t, s/s Alexandra, niem. do Hamburga, drzewo i towary, 438 t.

s/s Pollux, niem. do Kłajpedy, towary, 319 t.

S/S Polonia, duń., do Nowego Yorku 99 pas. i tow., 4519 t.. S/S Echo, gd., do Kłajpedy drzewo i tow., 579 t.

S/S Gottfried Poppe, niem., do Oxelösundu próżny, 1441 t..

S/S Niels Ebbesen, duń., do Kłajpedy towary, 382 t., S/S Royal, niem., do Hangö naftę i tow., 911 t., S/S Baltriger, ang., do Londynu 82 pas. i tow., 658 t., S/S Hafnia, norw., do Londynu drzewo, 739 t., S/S Hanna Blumenthal, niem., do Hamburga drzewo i tow., 609 t., S/S Pallas, niem., do Amsterdam drzewo, 1332 t., S/S Bolbeck, niem., do Londynu drzewo 881 t., S/S Elina, niem., do Hamburga drzewo i tow., 369 t., S/S Tekla, duń., do Antwerpji kukurydza, 861 t.

S/S Smolensk, ang., do Hull 32 pas. i tow., 1534 t., S/S Torlak Skogland, norw., do Rio de Janeiro cement, 2041 t., S/S Stella Wega, niem., do Londynu drzewo, 493 t.

S/S Vulcan niem., do Kolonji drzewo i tow., 347, S/S Hansa, kł., do Hamburga cukier, 349 t., S/S Thyra, duń., do Bordeaux cukier, 493 t., S/S Pallas, niem., do Królewca, próżny, 370 t.

S/S Nero, hol., do Amsterdamu towary, 334 t., S/S Siegfried, niem., do Szczecina próżny, 329 t., S/S Hentsch, niem., do Hull drzewo, 497 t., S/S Arcona, niem., do Kłajpedy tow., 303 t., S/S Messina, niem., do Hamburga drzewo i tow., 825 t.

S/S Satur, nor., do Rewla towary, 635.

S/s Hans Gude, norw. do Rewla, towary, 735 t.

Ss Moskov, duń., do Londynu, 292 pas. i towary, 1490.

S/s Doris, niem. do Hamburga, towary, 324 t., s/s Polonge, franc. do Le Havre, 1841 t.

S/S Wilh. Bieslerfeld, niem., do West-Hartlepol drzewo, 455 t., S/S Vesta, niem., do Kjöge drzewo, 537 t., S/S Hann Larsen, niem., do Ostende drzewa, 1065 t..

S/S Calabria, ang., do Piławy próżny, 2588 t., S/S Margarete, duń., do Calais drzewo, 732 t., S/S Sstonia, duń., do Nowego Yorku 348 pas., 3820 t., S/S Skulda, norw., do Królewca śledzie, 648 t., S/S Ruth, niem., do Jaffy via Szczecin drzewo i towar., 1230 t., S/S Ulla, duń., do Antwerpji drzewo, 464 t.

Czcionkami drukarni Towarzystwa Wydawniczego Pomorskiego. Tow. Akc., Gdańsk, Brotbänkengasse 14.